5/2017 September | Oktober € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 97

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Exocet
Entstehung und Einsätze der erfolgreichsten Schiffsrakete

4 198450 008908 05

Vom Glücksschiff zum Opfer des U 81

Erfolge und Schicksal der Ark Royal

Tsingtau: Verbissener Kampf um Deutschlands Seefestung

Spektakuläre Wrackfotos!

U 251: So endete die letzte Fahrt des deutschen U-Bootes

***Pamir* 1957:** Wie sich der Untergang auf hoher See abspielte

Gefecht in der Dänemarkstraße
Pyrrhussieg der Bismarck

Am frühen Morgen des 24. Mai 1941 stießen mehrere Titanen im Gefecht in der Dänemarkstraße im Atlantik aufeinander. Das Schlachtschiff Bismarck und der schwere Kreuzer Prinz Eugen der Kriegsmarine kämpften gegen den Stolz der Royal Navy – den Schlachtkreuzer Hood und das Schlachtschiff Prince of Wales, die das Unternehmen Rheinübung vereiteln sollten. Vizeadmiral Lancelot Ernest Holland, der Kapitän der Hood, gab den Befehl zum Angriff.

Nur 15 Minuten nach der Annäherung (um 05:52 Uhr), schoss die Hood eine Salve Granaten aus etwa 24 km ab. Dadurch konnte die Hood aber dem Gegenfeuer der Bismarck nicht mehr entkommen. Um 06:00 Uhr gab es eine Explosion im Artillerieladeraum der Hood. Währenddessen feuerte die Prince of Wales blind und konnte einen Treffer erzielen. Die Bismarck wurde kritisch beschädigt – die britischen Schiffe folgten ihrer Ölspur, während sie versuchte, ihrem Schicksal zu entkommen.

Ein Schicksal, das ihr in World of Warships verhindern könnt. 200 Schiffe, einschließlich der berühmten Bismarck, warten auf mutige Kapitäne, die die Geschichte neu schreiben wollen.

Kostenlos spielen auf playwarships.de

USK ab 12 freigegeben

PC DIGITAL

*Tritt jetzt dem Gefecht bei und starte mit Premium-Gegenstände für World of Warships: den deutschen Premium-Kreuzer Emden und 7 Tage Premium-Spielzeit. Benutze den Einladungscode HELLOWARSHIPS auf playwarships.de, wenn du dein Konto erstellst. Der Code ist auf dem europäischen Server von World of Warships gültig und läuft im März 2018 ab.

WARGAMING.NET
LET'S BATTLE

© 2017 Wargaming.net. Alle Rechte vorbehalten.

Liebe Leserinnen und Leser,

zwei Fakten machen den britischen Flugzeugträger *Ark Royal* einzigartig: Zum einen war er das einzige Schiff seiner Klasse, und zum anderen ging von ihm die tödliche Beschädigung des deutschen Schlachtschiffes *Bismarck* aus – nicht von ungefähr, nachdem der Träger in einigen Unternehmungen zuvor den Unmut der Admiralität auf sich gezogen hatte: zu passiv, und die Flugzeuge seien nicht treffsicher genug. Hinzu kam, dass die Jagd auf *Scharnhorst* und *Gneisenau* im März 1941 ergebnislos blieb.

Das nagte an Kommandant und Besatzung der *Ark Royal*, denen die britische Führung am 24. Mai mitteilte, die *Bismarck* und der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* wollten von Norwegen in den Atlantik durchbrechen. Eine Meldung, die am selben Tag durch die niederschmetternde Nachricht von der Vernichtung des Schlachtkreuzers *Hood* in der Dänemarkstraße ergänzt wurde. Eine traditionsreiche Seemacht wie die Royal Navy musste dies als tief greifende Erschütterung von Ansehen und Selbstverständnis begreifen, zumal das Empire zu dieser Zeit auf allen Kriegsschauplätzen das Nachsehen hatte: In Nordafrika errang Rommel seine ersten Siege, in Griechenland waren britische Truppen von der Wehrmacht geschlagen und gezwungen, das Land zu räumen, auf Kreta standen sie in einem erbitterten Kampf gegen deutsche Luftlandetruppen. Dönitz' U-Boote beherrschten den Atlantik, und bis in den Pazifik griffen deutsche Hilfskreuzer den feindlichen Handel an.

Es lag auf der Hand, dass die Royal Navy in dieser Situation alles daransetzen wollte, endlich einen greifbaren, öffentlichkeitswirksamen Erfolg zu erzielen. Und so bot sie Ende Mai alles auf, was sie aufzubieten vermochte. Von Scapa Flow aus war die Home Fleet hinter der *Bismarck* her, im Atlantik löste man die Schlachtschiffe *Rodney* und *Ramillies* aus dem Geleitdienst heraus, und von Süden kamen der Schlachtkreuzer *Renown*, der Kreuzer *Sheffield* und die *Ark Royal*. So entstand eine der weiträumigsten Seeoperationen der Geschichte, die auch zeigte, wie schnell im modernen Seekrieg die Schauplätze wechseln und wie stark sie miteinander verbunden waren. Schließlich flogen nur wenige Tage vorher noch Flugzeuge von der *Ark Royal* aus im Mittelmeer gegen Malta, und es war völlig ungewiss, wohin der Träger jetzt fahren müsse, um Jagd auf die *Bismarck* zu machen. Nur eines schien klar: Das deutsche Schlachtschiff musste getroffen und die *Hood* gerächt werden. Dabei war die *Bismarck* vorübergehend sogar im Vorteil gewesen, als der Kontakt der britischen Verfolger abbrach und keine eindeutigen Positionsbestimmungen eingingen. Als sich herausstellte, dass das Schlachtschiff nicht in die Nordsee entkommen wollte, sondern Richtung Frankreich fuhr, waren fünf wertvolle Stunden verstrichen. Die einzigen Einheiten, die jetzt noch mit Aussicht auf Erfolg eingreifen konnten, kamen von Süden, unter ihnen die *Ark Royal*. Sie war es, die Fühlung zur *Bismarck* herstellte und von der aus jene Fairey Swordfish aufstieg, deren Torpedotreffer zur ersehnten Fahrtreduzierung des verhassten deutschen Schiffes führen sollte.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

2¢ DAILY NEWS 2¢

BRITISH PLANE TORPEDOES THE BISMARCK

← Maid on Trial

Sing Sing

Als die New Yorker *Daily News* am 27. Mai 1941 erschien, wusste die Öffentlichkeit noch nicht, dass das Schlachtschiff *Bismarck* gesunken war

Foto: Interfoto/Mary Evans/ John Frost Newspapers

INHALT

TITELTHEMA
Britischer Flugzeugträger im Zweiten Weltkrieg
HMS Ark Royal **12**

EINSATZBEREIT:
Die *HMS Ark Royal* war maßgeblich am Erfolg über die *Bismarck* beteiligt – ehe den Träger schließlich selbst das Schicksal ereilte
Foto: picture-alliance

DAS BESONDERE BILD
***Wilhelm Gustloff* in Hamburg** **6**

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt **8**

GESCHICHTE
Phänomene & Kuriositäten
Ausstellung: Maritime Seidenstraße **24**

MENSCHEN
Seemannschaft & Bordleben
Feindfahrt von *T 27* im Kriegsjahr 1943 ..... **28**

GESCHICHTE
Film
Die Caine war ihr Schicksal **36**

MODELLBAU
***Zerstörer 36* im Maßstab 1:700** **42**

GESCHICHTE
Strategie & Taktik
▶ **Die Aufgabe Tsingtaus 1914** **44**

TECHNIK
Waffen & Gerät
▶ **Seezielflugkörper Exocet** **50**

S. 36

S. 44

S. 50

S. 56

S. 66

S. 72

Faszination Schiff
Stückgutfrachter 56

WINKSPRUCH
Aktuelles aus der DGSM 64

GESCHICHTE
Spurensuche
▶ **Das Schicksal von *U 251*** 66

GESCHICHTE
Ereignisse & Schicksale
▶ **1957: Untergang der *Pamir*** 72

HISTORISCHE SEEKARTEN
Spiegel der Seefahrt 80

RUBRIKEN
Museum: Auswandererhaus Bremerhaven 78
Rätsel 79
Vorschau/Impressum 82

Titelbild: Die *HMS Ark Royal* 1939. Der Träger spielte im Zweiten Weltkrieg eine herausragende Rolle – und nahm ein tragisches Ende

▶ Titelthema

Titelfotos: picture-alliance/akg-images; MBDA; Starboard – www.starboard.one; picture-alliance/WZ-Bilddienst; picture-alliance/dpa

Wilhelm Gustloff

Symbol einer Tragödie

Als erstes „Kraft-durch-Freude-Schiff“ ist die *Wilhelm Gustloff* im Auftrag der Deutschen Arbeitsfront (DAF) für rund 25 Millionen Reichsmark bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut und am 15. März 1938 in Dienst gestellt worden. *M/S Wilhelm Gustloff* unternahm die erste Kreuzfahrt als KDF-Schiff im März 1938, wurde kurz nach Kriegsbeginn zum Lazarettschiff umgerüstet und von Hamburg nach Danzig-Neufahrwasser verlegt. Ab 21. Oktober 1940 diente sie in Gotenhafen-Oxhöft als schwimmende Kaserne für die 2. Unterseeboots-Lehrdivision.

Im Januar 1945 als Flüchtlingsschiff mit weiteren Rettungsbooten ausgerüstet, legte die *Gustloff* am 30. Januar mit 7.956 registrierten Menschen an Bord aus Gotenhafen ab. Die Zahl dürfte jedoch wesentlich höher gelegen haben, Schätzungen reichen bis 10.300. Gegen 21 Uhr entdeckte das sowjetische U-Boot S 13 das wegen gesetzter Positionslichter gut erkennbare Schiff auf der Höhe von Stolpmünde und machte um 21:16 Uhr vier Torpedos los, von denen drei trafen. Eine Stunde später sank die *Wilhelm Gustloff*. Von 1.252 Menschen, die rechtzeitig eintreffende Schiffe aufnahmen, überlebten 1.239. Obwohl die Versenkung von geltendem Kriegsrecht gedeckt war, weil die *Gustloff* als bewaffneter Truppentransporter den Status eines Kriegsschiffes besaß, bleibt die Wahrnehmung bis heute zwiespältig. Die Fotos zeigen das KDF-Schiff am 30. Juli 1938 in Hamburg. *Dr. Armin Kern*

Fotos: Interfoto/awkz

Foto: Sammlung GSW

Die *Hohenzollern* konnte als Dreimastgaffelschoner Schratsegel tragen, die jedoch weniger der Fortbewegung denn als Stützsegel bei Schlingerbewegungen dienten

Serie Deutsche Schiffe

Hohenzollern (II)

Die Kaiserliche Yacht

Bei seinem Regierungsantritt 1888 gab es zwar eine Kaiseryacht, welche Wilhelm II. auch gern und häufig nutzte, aber sie entsprach weder den technischen noch den repräsentativen Vorstellungen des marinebegeisterten Monarchen: die mit Schaufelradantrieb versehene, 1875/76 gebaute *Hohenzollern*, die 1892 in *Kaiseradler* umbenannt wurde.

Zu diesem Zeitpunkt war sie bereits durch *Hohenzollern (II)* ersetzt, für die man im Etat von 1889/90 schon die notwendigen Mittel bereitgestellt hatte. Die offizielle Bezeichnung des Schiffes war „Aviso ST für größere Kommandoverbände“; das bedeutete die theoretische Einsatzmöglichkeit als aktives Aufklärungsschiff in der Flotte.

Nachdem die Reichstagsmehrheit das Vorhaben bewilligt hatte, ging die im Vergleich zu ihrer Vorgängerin gut doppelt so große *Hohenzollern* bei der Stettiner Werft AG Vulcan in Bau. Mit einer Länge von 122, einer Breite von 14 und einem Tiefgang von 5,22 Metern verdrängte das Schiff 4.460 Tonnen.

Vier Zylinderkessel und vier Zylinder-Doppelkessel sowie zwei Expansionsmaschinen mit zusammen 9.588 PSi vermittelten über zwei Propeller eine Höchstgeschwindigkeit von 21,5 Knoten. Die Stammbesatzung bestand aus zwölf Offizieren und 3.012 Mann. Am 8. April 1893 in Dienst gestellt, blieb die mit weißem Rumpf und gelben Aufbauten markante Hohenzollern unter dem zwar seekranken, aber dennoch reiselustigen Kaiser in permanentem Einsatz. Erst von Mai 1906 bis April 1907 musste das Schiff grundüberholt werden, wobei man die Repräsentationsräume modernisierte und die Bewaffnung von acht 5-Zentimeter-Geschützen auf zwei 5,2-Zentimeter-Geschütze reduzierte.

Als Depeschenboot fuhr das ehemalige Torpedoboot *S 97* unter dem Namen *Sleipner* ständig mit (ebenfalls mit weißem Rumpf und gelben Aufbauten). Insgesamt verbrachte Kaiser Wilhelm II. bis zum 31. Juli 1914 rund 1.600 Tage auf der *Hohenzollern*, die im Ersten Weltkrieg nicht zum Einsatz kam, am 27. Dezember 1920 dann aus der Schiffsliste gestrichen und 1923 schlussendlich verkauft und abgebrochen wurde.

Armin Kern

Buchtipp

Spurensuche

Die Kaiserliche Marine – mal anders

Über den Seekrieg 1914 bis 1918 gibt es eine Fülle hervorragender und erschöpfender Literatur. Deswegen werden hier nicht der Kriegsverlauf beziehungsweise die operativen Ereignisse thematisiert, sondern Fragen abseits des großen Kriegstheaters gestellt – und beantwortet: Welche Spuren hinterließ die Kaiserliche Marine in Gedenkstätten und Bauwerken, Bildberichten, im Film, in der Literatur? Wie verarbeiteten Schriftsteller wie Joachim Ringelnatz, Gorch Fock oder Theodor Plivier das Geschehen? Dieser Band vereint 14 lesenswerte Beiträge ausgewiesener Fachautoren und ist das Ergebnis einer wissenschaftlichen Tagung der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) in Zusammenarbeit mit der Ranke-Gesellschaft. *HW/GSW*

Elvert, Jürgen/ Adam, Lutz/Walle, Heinrich (Hrsg.): *Die Kaiserliche Marine im Krieg. Eine Spurensuche.* Historische Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft, Beiheft 99, Stuttgart 2017, 247 Seiten, 48 Euro

Seemannsgarn

Friday on my mind

Der Mythos und seine Legenden

In der letzten Ausgabe wurde der Freitag als Symbol dunkler Mächte für Seefahrer vorgestellt. Ein Mythos, um den sich alsbald Legenden rankten. Zum Beispiel die von jenem Schiff, das im Jahre 1600 an einem Freitag auslief. Mit an Bord waren ein junger Mann und ein Mädchen von seltener Schönheit. Beide sollen sich allerdings so seltsam benommen haben (vielleicht waren sie nur ineinander verliebt?), dass sie als Dämonen galten. Das Schiff kam nie in seinem Bestimmungshafen an – aber in heftigen Sturmnächten soll es sich seither immer wieder zeigen, verwandelt in ein von unheimlichem Licht umzucktes Gespensterschiff. An Deck stehen der Jüngling und das Mädchen als geisterhafte Gestalten. Der Freitag als Unglückstag hielt sich noch lange, die Zeugnisse ähneln sich in ihren Ratschlägen: An diesem Tag geht man weder in See noch auf die Reise und schließt tunlichst kein Geschäft ab. Auch von vermeintlich harmlosen Segeltörns ist abzuraten, um den geheimnisvollen Charakter dieses Tages nicht zu entweihen. *GSW*

Foto: picture-alliance/Chromorange/Knut Niehaus

Manches Schiff, das an einem Freitag auslief, soll als Gespensterschiff wiedergekehrt sein

5.000 Jahre Seefahrt

Laurons 2

Ein rekonstruiertes Schiff erklärt den römischen Handel

Vordergründig geht es darum, ein antikes römisches Handelsschiff vom Typ *Laurons 2* möglichst originalgetreu und in ursprünglicher Größe nachzubauen. Hinter dem Projekt der Universität Trier steht aber die Absicht, Daten und wissenschaftliche Erkenntnisse zu gewinnen, die eine Neubewertung des römischen Seehandels und Wirtschaftssystems erlauben. In welcher Weise hatte das vermeintlich neuzeitliche Phänomen der Globalisierung bereits antike Vorläufer?

Wenn das 16 Meter lange, fünf Meter breite und vier Meter hohe Frachtschiff unter günstigen Voraussetzungen Ende 2018 die Bauhalle auf dem Campus der Uni Trier verlässt, kann diese Frage vielleicht beantwortet werden. Denn bei Messfahrten auf der Mosel will man Leistungsdaten des Schiffes mit einem elektronischen Messsystem erfassen. Dabei möchte man erstmals Segeldaten eines römischen Handelsschiffs erheben – beispielsweise welche Kurse und wie schnell das Schiff bei einer bestimmten Windrichtung und -stärke segeln konnte. Mithilfe dieser Messdaten können die bisher schon erforschten Methoden zur Berechnung der Kapazitäten von antiken Seerouten weiter präzisiert werden.

Außergewöhnlich und vorbildlich ist dieses Projekt nicht nur wegen des experimentell-wissenschaftlichen Ansatzes, sondern auch wegen der intensiven Einbindung von Studenten. Kommilitonen der Universität und freiwillige Helfer bauen das Schiff unter Anleitung eines erfahrenen Bootsbaumeisters, der schon an drei Rekonstruktionen römischer Militärschiffe beteiligt war. *Heinrich Walle*

Foto: Universität Trier

Der Anfang von *Laurons 2* ist gemacht, wie Professor Christoph Schäfer von der Universität Trier erläutert

Tradition

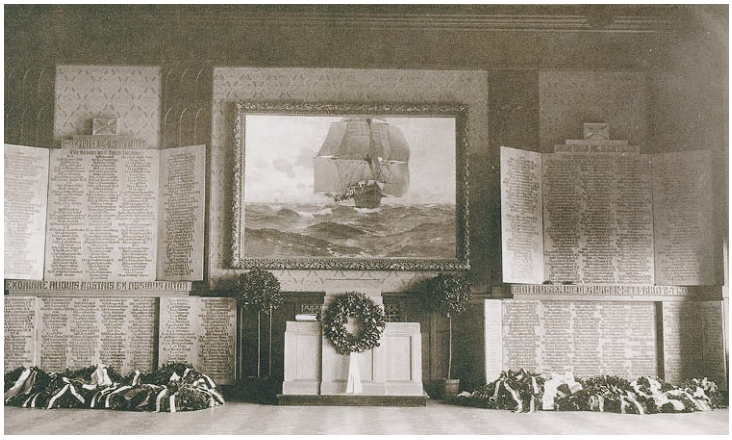
Die Aula der Marineschule Mürwik

Einst und jetzt

Nirgends spiegeln sich maritimer Zeitgeist und Selbstverständnis der deutschen Marine(n) so intensiv wider wie in der Aula der Marineschule Flensburg-Mürwik, die unter den Irritationen der vergangenen Monate (Stichwort Traditionserlass) nicht weniger zu leiden hatte als manche Heereskaserne.

Zur Erinnerung: In den politischen Chaostagen entfernte man vorsorglich die Büsten der Admirale Brommy, Stosch, Johannesson und Wellershoff ebenso aus der Aula wie die des Widerstandskämpfers Korvettenkapitän Kranzfelder. Noch flankieren zwei monumentale Gemälde von Claus Bergen den Eingang: links das feuernde Schlachtschiff *Bismarck*, rechts „U-Boot im Atlantik“. Beide haben einen unmittelbaren Bezug zur Kriegsmarine.

Die *Bismarck* wird abgehängt (vermutlich weil das Sujet zu martialisch ist) und ihre Stelle eine moderne Einsatzszene der Deutschen Marine einnehmen. Das Unterseeboot indes, das sich auch auf einer



Die Kreuzerfregatte *SMS Gneisenau* und die flankierenden Gedenktafeln mit den Namen der im Ersten Weltkrieg gefallenen See-offiziere und -anwärter bleiben Bestandteil der Aula (Foto nach 1923)

Foto: Sammlung GSW

Übungsfahrt in der Ostsee befinden könnte, bleibt – als Erinnerung an 30.000 im Zweiten Weltkrieg gefallene U-Boot-Männer. Die Nordseite (nach einer 180-Grad-Wendung das neue Kopfende) soll die *Gorch Fock* des Marinemalers Olaf Rahardt zieren, darunter steht schon jetzt der Schriftzug „Einigkeit und Recht und Freiheit“; weshalb über einem stilisierten Eisernen Kreuz von 1914, erschließt sich dem Betrachter allerdings nicht. Genau gegenüber hängt die Kreuzerfregatte *SMS Gneisenau* unter Leesegel, die ihren Platz ebenso behält wie die Gedenktafeln.

Was sagt uns das ? Die Deutsche Marine stellt sich bewusst ihrer Geschichte, sie setzt sich mit den Kontinuitäten *und* den Brüchen auseinander. Und das macht sie in der Aula ihrer Alma Mater deutlich. Bleibt zu wünschen, dass die Büsten oben genannter verdienter Marineoffiziere bald wieder dort stehen, wo sie standen. *GSW*

Hätten Sie’s gewusst?

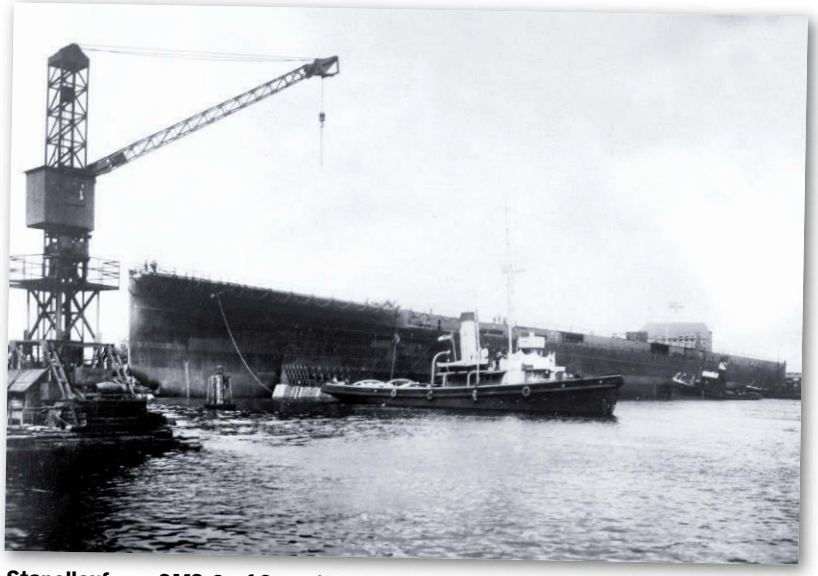
Die altägyptische Zivilisation war die erste Kultur, die nachweislich in größerem Stil Segelschiffe entwickelte und mit ihnen das offene Meer befuhr.

Schnelle Ruderkriegsschiffe, die im frühen Mittelalter das östliche Mittelmeer befuhren, hießen „Dromonen“. Sie wurden bis zum 12. Jahrhundert gebaut und von den Galeeren verdrängt.

„Fall ins Boot!“ war noch Anfang des 20. Jahrhunderts ein Kommando, nach dem die Mannschaft ein Boot besetzte und die Riemen bereithielt.

Vor 100 Jahren, am 15. September 1917, lief mit *SMS Graf Spee* der letzte Schlachtkreuzer-Neubau der Kaiserlichen Marine vom Stapel.

„Dackel“ war die Bezeichnung für Langstreckentorpedos der Kriegsmarine mit einer Länge von zehn Metern.



Stapellauf von *SMS Graf Spee* (*Mackensen*-Klasse) auf der Schichau-Werft in Danzig am 15. September 1917

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der Wirtschaftstheoretiker und Unternehmer Friedrich List (1789–1846) gilt als erster deutscher Vertreter der modernen Volkswirtschaftslehre

„Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen der Welt und unseres Herrgotts Stiefkind."

Friedrich List

Foto: picture-alliance/akg-images

Aus der Kombüse

Heute: Schwertfisch in kalter Sauce

Fisch war und ist in allen Ländern, die an das Mittelmeer grenzen, ein Hauptnahrungsmittel. In antiken Dichtungen finden sich bereits zahlreiche Hinweise darauf, Rezepte sind überliefert und dienen heute noch als Vorlage für edle Gerichte. So zum Beispiel für Schwertfisch in kalter Sauce, der im Spätsommer besonders bekömmlich ist und bereits in der Antike als kostbarer Fang galt, da sich diese Meerestiere nur selten in Küstennähe aufhielten.

Den Schwertfisch in nicht allzu dünne Scheiben schneiden und etwa zwei Stunden in einer Marinade aus Wein, Salz, Pfeffer, Essig, Kümmel, Thymian und Koriander ruhen lassen. Fischstücke herausnehmen, abtupfen und in Olivenöl beidseitig goldbraun braten. Den Senf mit Honig vermischen, Essig und Olivenöl, Kräuter und Zwiebel beigeben und zu einer glatten Sauce verrühren, die extra serviert wird; mit Salz und Pfeffer abschmecken. Als Beilage empfiehlt sich Couscous, wie auf dem Bild mit Orangen garniert, oder Reis und als Getränk dazu ein leichter, gut gekühlter Weißwein. *AK*

Zutaten (für 4 Personen)

750 g Schwertfisch
1 Glas Weißwein
Öl (zum Braten)
1 EL Essig (Fisch)
2 EL Essig (Sauce)
1 TL Senf
1 TL Honig
4 EL Olivenöl (Sauce)
1 Zwiebel (fein gehackt)
Grüne Kräuter (fein gehackt)
Salz, Pfeffer, Kümmel, Thymian, Koriander

Bekömmlich und nahrhaft: gebratener Schwertfisch, hier mit Couscous als Beilage

Foto: picture-alliance/Foodcollection

Briefe an die Redaktion

„Pearl Harbor im Mittelmeer", Schiff Classic 4/2017

Im Artikel „Pearl Harbor im Mittelmeer" ist auf Seite 34 im unteren Bild nicht das Schlachtschiff *Caio Duilio*, sondern *Giulio Cesare* der Conte-di-Cavour-Klasse abgebildet. Nichtsdestotrotz bin ich immer wieder von Ihren gut recherchierten Artikeln und der hervorragenden Bildauswahl begeistert. *Jürgen Barnbrock, Kremperheide*

Fletcher-Zerstörer, Schiff Classic 4/2017

Wieder einmal eine ganz mitreißende Ausgabe dieses sehr gelungenen Magazins. Ich habe bis jetzt noch keine Ausgabe verpasst und freue mich natürlich schon auf die nächste. Gleichwohl habe ich eine kleine Anmerkung zum Artikel auf den Seiten 50 bis 55, genauer Seite 54. Bei den „Hedgehog"-Werfern handelt es sich keineswegs um einen Raketenwerfer, sondern um einen „Zapfenmörser", der die U-Jagdpatrone 183 MM verschießt. Ich hoffe weiterhin auf spannende und interessante Beiträge zur Marine- und Schifffahrtsgeschichte, deshalb bitte weiter so.

Jens Gertig, KptLt. a. D., Leck

Schlachtkreuzer Von der Tann, Schiff Classic 4/2017

Das Bild auf Seite 20 mit der Unterschrift „Feuer! Salve der schweren 28-Zentimeter-Artillerie von *SMS Von der Tann*" zeigt nicht den Schlachtkreuzer *Von der Tann*, sondern ein Schlachtschiff der *Helgoland*-Klasse. Identisch mit *Von der Tann* ist nur der achtere 28-Zentimeter-Zwillingsturm.

Rainer Ungänz, Besigheim

Schiff Classic

Ich bin auf der Suche nach einer Marine-Zeitschrift und habe bisher zweimal *Schiff Classic* gelesen. Von Ihren Artikel und Berichten und den ausgewählten Themen bin ich sehr angetan. Ich würde mir in Ihrer Zeitschrift ein bis zwei Seiten zum Thema „Was gibt es Neues in den Marinen der Welt" wünschen. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich mit diesem Vorschlag anfreunden könnten.

Hans-Joachim Rauch, per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Britischer Flugzeugträger im Zweiten Weltkrieg

An allen Brennpunkten

Die *Ark Royal* galt als „glückhaftes“ Schiff und nahm 1939 bis 1941 an so vielen Unternehmungen teil wie kaum ein anderes. Höhepunkt war die Jagd auf das deutsche Schlachtschiff *Bismarck*, bis der Träger im selben Jahr Opfer von *U 81* wurde

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

IM MANÖVER: Die *Ark Royal*, begleitet von einer Staffel Fairey-Swordfish-Torpedobombern, im Sommer 1939 Foto: picture-alliance/akg-images

5 kurze Fakten

ZEIT: 1939–1941
ORT: Nordsee, Atlantik, Mittelmeer
GRUND: Großräumiger Seekrieg
VERLAUF: Teilnahme an Unternehmungen
EREIGNIS: Versenkung durch *U 81*

Am 13. November 1941, einem Donnerstag, befand sich die britische Force H mit den Flugzeugträgern *Ark Royal* und *Argus* sowie dem Schlachtschiff *Malaya* nach einem Vorstoß gegen Malta bei schönstem Sonnenschein auf dem Rückmarsch Richtung Gibraltar. Die Stimmung war gelöst, an Bord der *Ark Royal* wusste man, dass sich jeder auf jeden verlassen konnte.

Dies hatte die Besatzung in den zahlreichen Gefechten und Unternehmen zuvor trefflich unter Beweis gestellt: das Flugpersonal beim Klarmachen der Flugzeuge, die Geschützbedienungen hinter den 11,4-Zentimeter-(= fünf Zoll-)Geschützen und Maschinenwaffen, das Maschinenpersonal im Bauch des Schiffes, Kommandant und Stab in seinem Hirn auf der Brücke. Signalgasten, Funker, Sanitäter, Köche, Friseure, Schuhmacher, Schneider, kurz: mit rund 1.600 Mann Besatzung eine Kleinstadt auf höchstem funktionalen Niveau. Nicht von ungefähr galt das Schiff als glückhaft und hieß die Bordkatze *„Unsinkable Sam"*.

Untergang vor Gibraltar

An jenem Nachmittag des 13. November aber, just zu dem Zeitpunkt, als der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder erstmals seit zwei Monaten in der „Wolfsschanze" wieder einen Vortrag vor Hitler hielt, verließ die *Ark Royal* das buchstäbliche Glück.

Seit geraumer Zeit beschäftigten die deutsche Führung die rasant steigenden Verluste des für den Kriegsschauplatz Nordafrika vorgesehenen Nachschubs. Hitler befahl der Kriegsmarine daraufhin, U-Boote ins Mittelmeer zu entsenden; nach den ersten sechs Booten Anfang September liefen Anfang November weitere vier Boote mit kampferprobten Besatzungen aus, darunter *U 81* unter Kapitänleutnant Friedrich Guggenberger.

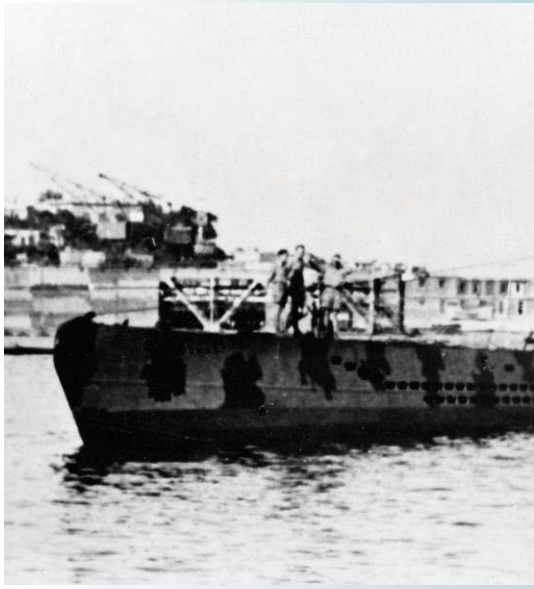
Das Boot hatte am 4. November Brest verlassen, am 12. November die Straße von Gibraltar passiert und sich gemeinsam mit *U 205* einen Tag später durch dichte Zerstörer-Sicherung an den feindlichen Verband herangetastet. Um 15:41 Uhr machte das deutsche Unterseeboot vom Typ VII C vier Torpedos los, von denen zwar keiner das anvisierte Schlachtschiff *Malaya*, aber einer die *Ark Royal* mittschiffs unter der Führungszentrale („Insel") traf, als sie in den Wind drehte, um Flugzeuge aufzunehmen. Es war also purer Zufall.

ZIEL: EIN SCHLACHTSCHIFF

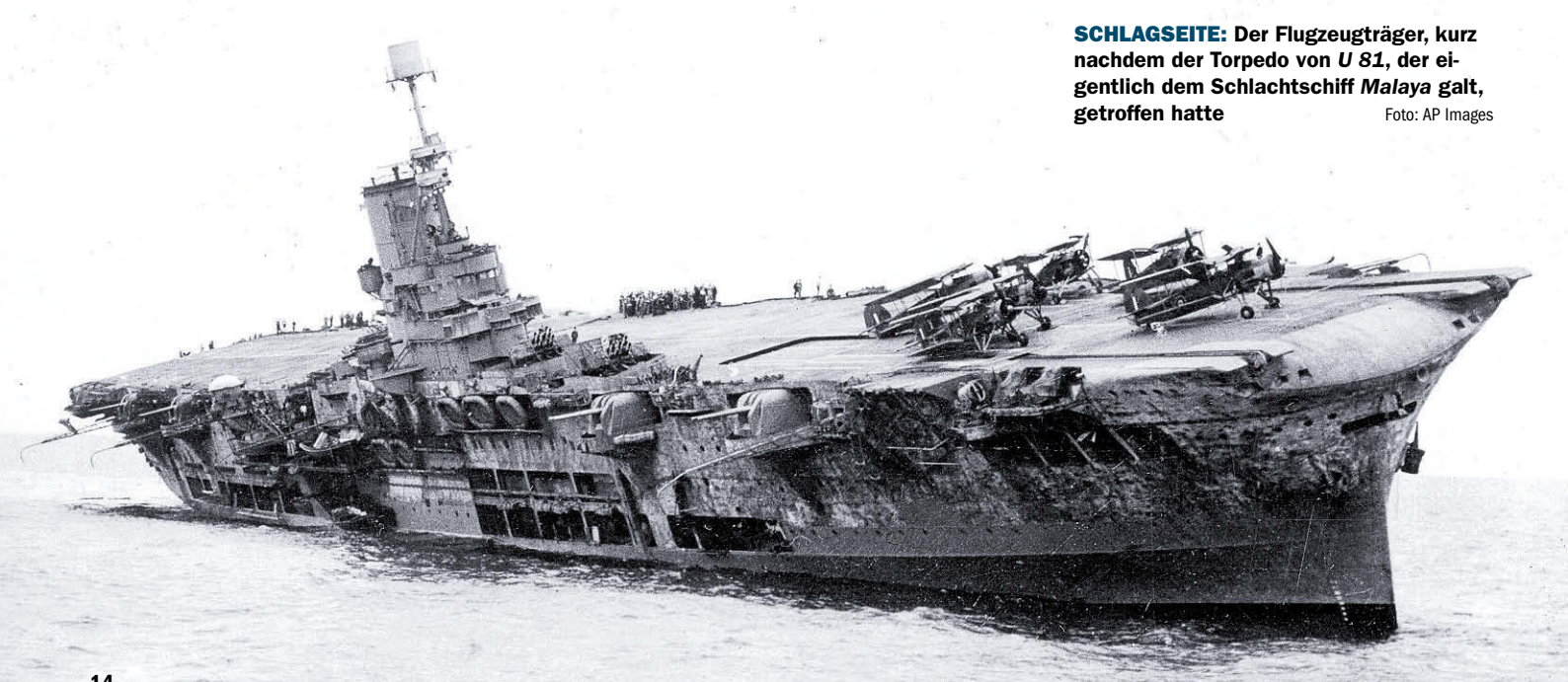
U 81 hatte eigentlich das britische Schlachtschiff *Malaya* anvisiert – ohne Erfolg. Ein Torpedo traf aber zufällig die *Ark Royal*, seine Wendigkeit wurde dem Flugzeugträger zum Verhängnis

Während die Begleiter die Verfolgung aufnahmen und vergebens Wasserbomben nach *U 205* und *U 81* warfen, die sofort auf Tiefe gegangen waren, kämpfte der Träger mit Kentergefahr: Gegen 16 Uhr hatte das Schiff bereits 18 Grad Schlagseite, und es war nur dem beherzten Eingreifen des Zerstörers *Legion* zu verdanken, dass ein Großteil der Besatzung unbeschadet aufgenommen werden konnte. Captain Loben Maund sowie 250 Mann blieben an Bord, um den Wassereinbruch zu stoppen. Schon am Abend trafen Schlepper aus Gibraltar ein und es hatte den Anschein, als würde die *„Ark"* noch einmal davonkommen.

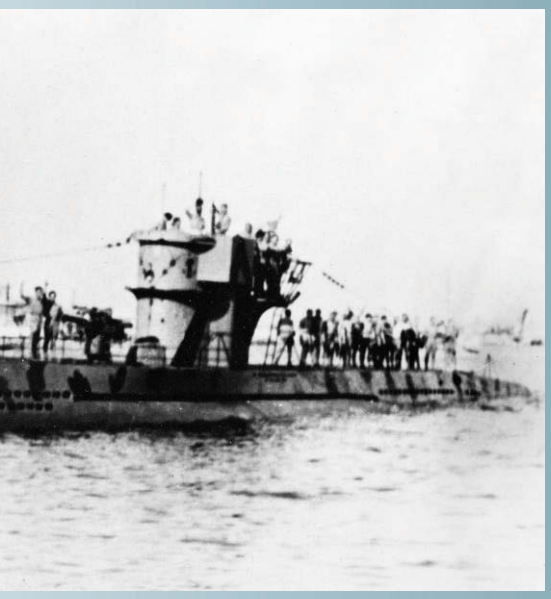
Doch als am darauffolgenden frühen Morgen Feuer ausbrach und die Schlagseite schnell 27, dann 35 Grad betrug, war alle Hoffnung dahin. Alle verließen das untergehende Schiff, das kurz nach 6.30 Uhr 25 Seemeilen vor Gibraltar in den Fluten versank.

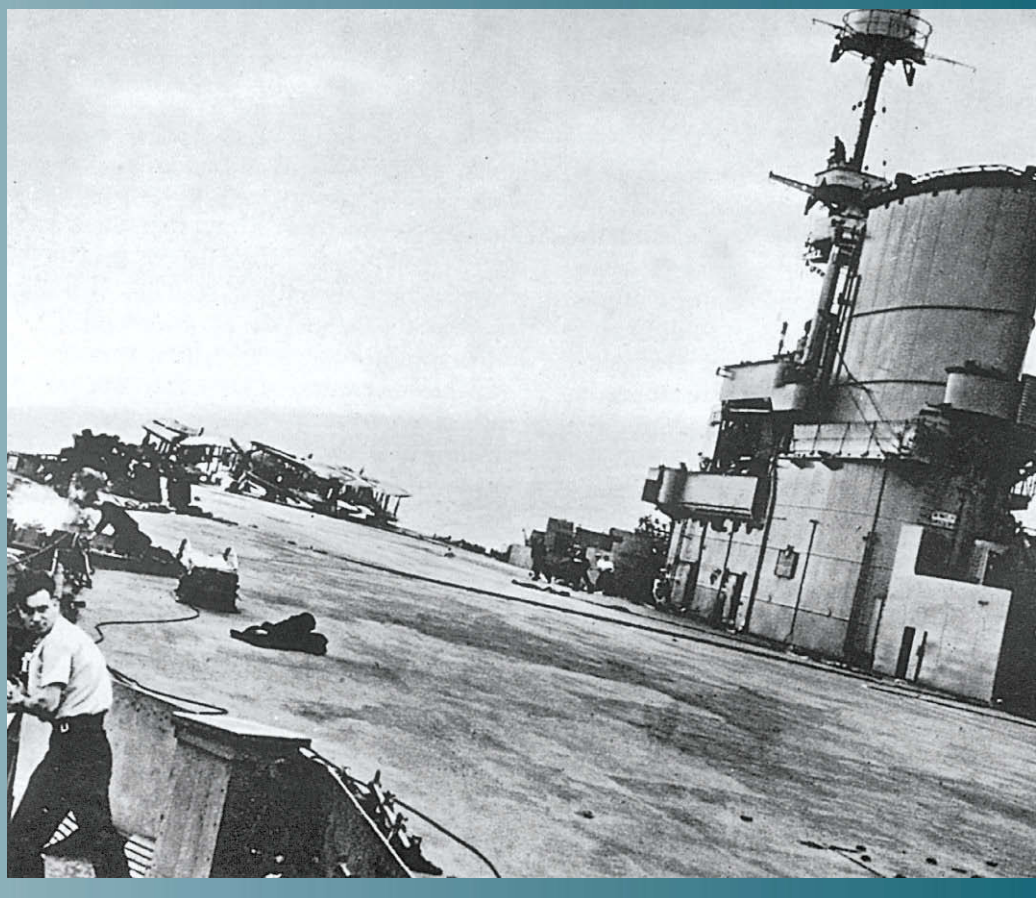


SCHRECKEN DER NAVY: *U 81* kehrt von einer Feindfahrt in seinen Stützpunkt zurück. Das Boot errang mit der Versenkung der *Ark Royal* einen spektakulären Erfolg
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



SCHLAGSEITE: Der Flugzeugträger, kurz nachdem der Torpedo von *U 81*, der eigentlich dem Schlachtschiff *Malaya* galt, getroffen hatte Foto: AP Images





KEINE CHANCE MEHR: Die Schlagseite wurde immer stärker; schließlich kenterte der Flugzeugträger um 6:31 Uhr des 14. November 1941, etwa 25 Seemeilen vor Gibraltar

Foto: Sammlung GSW

Ein Mann war bei dem Torpedoeinschlag vom Vortag gefallen, weitere Totalausfälle gab es nicht. Friedrich Guggenberger erhielt für den Abschuss am 10. Dezember 1941 das Ritterkreuz.

Da am 25. November Kapitänleutnant Hans Diedrich von Tiesenhausen mit *U 331* im östlichen Mittelmeer das britische Schlachtschiff *Barham* versenkte und Mitte Dezember *U 557* unter Kapitänleutnant Arnold Paulsen westlich von Alexandria den Kreuzer *Galatea*, kann der Einsatz der U-Boote im Mittelmeer, auch wenn sie dadurch im Atlantik fehlten, durchaus als Erfolg gewertet werden.

Einsatzfreudig

Der Verlust traf die Royal Navy hart, Admiral James Somerville, Befehlshaber der Force H, soll rückblickend gesagt haben, dass er sich immer wie ein blinder Bettler ohne seinen Hund gefühlt habe, wenn die *Ark Royal* nicht in seiner Nähe gewesen sei. Kaum ein anderes Kriegsschiff hatte an so vielen Unternehmungen teilgenommen wie die „Königliche Arche“: Jagd auf das Panzerschiff *Admiral Graf Spee*, Einsatz im Norwegen-Raum und gegen die französische Flotte vor Mers-el-Kebir 1940. Nicht zu vergessen der Kampf gegen die *Bismarck* und die Geleitzugschlachten vor Malta.

Dabei maß die Royal Navy nach dem Ersten Weltkrieg den Flugzeugträgern zunächst nicht den Wert bei, den sie später tatsächlich einnehmen sollten. Dem klassischen Schlachtschiffgedanken verhaftet, behandelte die britische Marineführung den Kampf mit Flugzeugen von Trägern aus stiefmütterlich, zumal die Royal Air Force sich ebenfalls zurückhaltend gab. Die in den 1920er-Jahren wenig populären Marineflieger standen unter ihrem Oberbefehl.

Erst als Admiral Reginald Henderson als Vertreter innovativer Ansätze im Seekrieg die Aufstellung einer *„Fleet Air Arm“* und die Konstruktion von Flugzeugträgern vorantrieb, kam Bewegung in die konservativen Strukturen der Navy-Führung. Henderson kommandierte schließlich ab 1931 als Rear Admiral die britische Flugzeugträger-Komponente und wurde 1934 „Third Sea Lord and Controller of the Navy“ – ein deutliches Zeichen dafür, dass man nun auch auf der

MIT *U 81* Friedrich Guggenberger

Geboren am 6. März 1915 in München, war Guggenberger (Crew 34) von April 1941 bis Januar 1943 Kommandant von *U 81*. Auf diesem Dienstposten wurde er als Kapitänleutnant für die Versenkung der *Ark Royal* am 10. Dezember 1941 mit dem Ritterkreuz und für seine weiteren Erfolge im Handelskrieg mit U-Booten am 8. Januar 1943 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Von Januar bis Februar 1943 war er Kommandant von *U 847*, ab Mai 1943 Kommandant von *U 513*. Am 19. Juli ging das Boot durch Fliegerbomben verloren und Guggenberger anschließend in Gefangenschaft. Er versenkte zirka 50.000 Bruttoregistertonnen Handelsschiffsraum und diente 1956 bis 1972 in der Bundesmarine, zuletzt als Konteradmiral. Er starb am 13. Mai 1988.

KAPITÄNLEUTNANTE UNTER SICH: Friedrich Guggenberger (links) und Heinz Schomburg im Gespräch (Aufnahme vom Januar 1943)

Foto: bpk/Bayerische Staatsbibliothek/Archiv Heinrich Hoffmann

Insel den Stellenwert der *„Carriers“* im Gesamtkonzept allmählich ernst nahm.

Zu diesem Zeitpunkt hatten die Amerikaner den Bau von Flugzeugträgern bereits forciert: 1933 bewilligte der Haushalt zwei 19.000-Tonnen-Träger der *Yorktown*-Klasse mit einer Aufnahmekapazität von 80 Flugzeugen, 1935 ging die kleinere *Wasp* in Bau, die vor allem für den Flugzeugtransport ausgelegt war.

Auch die Japaner drängten nach: dem kleinen Träger *Ryuju* folgten die 15.900 Tonnen verdrängenden und nach amerikanischen Konstruktionsprinzipien aufgelegten Einheiten der *Soryu*-Klasse, die zwei übereinanderliegende Hangardecks besaßen und von denen trotz ihrer verhältnismäßig geringen Größe 70 Flugzeuge starten und landen konnten. *Kaga* und *Akagi* wurden modernisiert, später folgten die großen Träger der *Shokaku*-Klasse. Der Vollständigkeit halber seien auch die beiden ersten, 1935 bewilligten deutschen Flugzeugträger A (*Graf Zeppelin*) und Flugzeugträger B genannt. Beide wurden bekanntlich nie fertiggestellt.

Großbritannien begann 1934 also gerade noch rechtzeitig mit dem Bau moderner Flugzeugträger, um nicht im internationalen Vergleich zurückzuliegen. Die *Ark Royal* als sechster Träger der Royal Navy orientierte sich mit seiner beachtlichen Größe von 22.600 Tonnen an den Vorgängern der *Courageous*-Klasse. Es ist bezeichnend, dass die Briten in der Regel bereits auf Kiel gelegte Schwere Kreuzer und Schlachtschiffe zu Flugzeugträgern umbauten. *Ark Royal* und *Hermes* waren bis dahin die Einzigen, die von vornherein als Träger konzipiert worden waren. Angesichts zunehmender außenpolitischer Spannungen folgten in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre vier gleichzeitige Neubauten der *Illustrious*-Klasse mit 23.000 Tonnen (*Illustrious, Victorious, Formidable, Indomitable*) und gepanzertem Flugdeck statt zweitem Hallendeck, sodass sie bei Luftangriffen widerstandsfähiger waren.

> **„Wenn ich die *Ark Royal* nicht bei mir habe, so fühle ich mich wie ein blinder Bettler ohne seinen Hund“**
>
> Admiral Sir James F. Sumerville

Anders als bei den US-Trägern war der Rumpf der *Ark Royal* mit Hallen- und Flugdecks als Teil des Schiffsrumpfes konstruiert, was ihn breiter und kürzer machte und dem Schiff eine größere Wendigkeit verlieh.

Schiff ohne Schwester

Seine insgesamt 60 Flugzeuge verschiedenen Typs führte der Träger in zwei übereinander gelagerten Hallendecks mit. Als Besonderheit galt der von der Wasserlinie bis zum Flugdeck reichende, voll geschlossene sogenannte Orkanbug, den später sowohl Amerikaner als auch Japaner übernahmen. Eingezogene Panzerdecks und Schotten sowie ein Torpedowulst sollten gegen Beschuss durch Geschützfeuer bis zu einem Kaliber von 15,3 Zentimetern, Bombenabwurf aus geringer Höhe und Torpedos bis zu einer bestimmten Größe schützen.

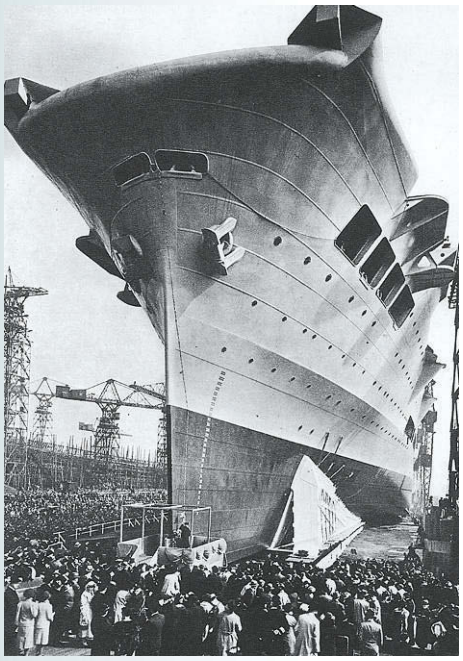
Mit 16 x 11,4-Zentimeter-Flak in Doppellafetten, 32 x 4-Zentimeter-Flak in Achterlafette („Chicago-Piano“ oder „Pom-Pom“) und 32 Fla-Maschinengewehren war die *Ark Royal* standardmäßig ausgerüstet. Zum Vergleich: *Graf Zeppelin* wäre mit einer Flak von 12 x 10,5-Zentimeter- und 16 x 15-Zentimeter-Geschützen paarweise vorn und achtern zweifellos ein artilleristisch stärkeres Waffensystem gewesen; allerdings hätte sie mit ihren schmalen Hallendecks nicht mehr als 40 Flugzeuge unterbringen können.

WHITE ENSIGN: Die britische Seekriegsflagge mit Sankt-Georgs-Kreuz und Union Jack in der Gösch ist seit 1864 die offizielle Flagge der Royal Navy
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

VORGÄNGERIN: *HMS Ark Royal*, am 10. Dezember 1914 in Dienst gestellt, war ein zum Flugzeugmutterschiff umgebautes Handelsschiff und wurde – um den Namen für den neuen Flugzeugträger frei zu machen – 1935 in *Pegasus* umbenannt Foto: Interfoto/Mary Evans/The Royal Aeronautical Society (National Aerospace Library)

TRADITION: **Eigentlich hatte der Träger *Mercury* genannt werden sollen, doch die *Admiralty* besann sich auf den in der Navy altehrwürdigen Namen *Ark Royal***

Foto: Interfoto/Glasshouse Images/JT Vintage



GROSSEREIGNIS: Beim Stapellauf am 13. April 1937 hatten sich 60.000 Besucher in Birkenhead eingefunden, darunter viel Prominenz aus Politik und Militär

Foto: Sammlung GSW

Ark Royal – ein Schiff ohne Schwester – lief am 13. April 1937 bei der Cammel Laird Werft in Birkenhead vom Stapel, wurde am 16. November 1938 in Dienst gestellt und sollte ursprünglich *Mercury* genannt werden, aber die Admiralität einigte sich auf den Namen *Ark Royal*, der in der Royal Navy Tradition hatte. Im 16. Jahrhundert hieß das Flaggschiff von Admiral Lord Howard of Effingham ebenso *Ark Royal* wie 1914 ein Handelsdampfer, der zum Flugzeugmutterschiff umgerüstet und 1935 in *Pegasus* umbenannt wurde. Die *Pegasus* hatte Kapitänleutnant Günther Prien übrigens für das Schlachtschiff *Repulse* gehalten, als er im Oktober 1939 in Scapa Flow eindrang und das Schlachtschiff *Royal Oak* versenkte.

Nach den obligatorischen Erprobungsfahrten zur Bestätigung seiner Seetüchtigkeit und der Jungfernfahrt in das Mittelmeer war der Flugzeugträger einsatzbereit und kreuzte zu Beginn des Zweiten Weltkrieges mit der Home Fleet zwischen Norwegen und Shetlands.

Mitte September meldete die deutsche Presse wiederholt euphorisch, die *Ark Royal* sei versenkt worden. Am 14. September hatte *U 39* Torpedos auf das prominente Ziel losgemacht, die aber versagten, und am 26. September bombardierten Heinkel 111 den Flugzeugträger, der nur leicht beschädigt, aber nicht, wie die Luftwaffe annahm, vernichtet wurde. Die deutsche Propaganda machte daraus sofort einen Versenkungserfolg und erschütterte die Glaubwürdigkeit der landeseigenen Nachrichtenagenturen, nachdem die Wahrheit über neutrale Nachrichtenkanäle bekannt geworden war: Die *Ark Royal* erreichte am 27. September Scapa Flow. Die Presse griff das Thema immer wieder auf, bis Minister Joseph Goebbels weitere Meldungen hierüber schlicht verbat.

Im Atlantik

In den folgenden Monaten war der Atlantik Einsatzraum des Trägers, der am 2. Oktober zusammen mit dem Schlachtkreuzer *Renown* („Force K“) aus dem Hauptstützpunkt der Home Fleet auslief. Die Bedrohung durch die beiden Panzerschiffe *Deutschland* und *Admiral Graf Spee* war eine reale Gefahr, bis Mitte Oktober hatte die *Deutschland* zwei Handelsschiffe versenkt und den US-Frachter *City of Flint* aufgebracht, was antideutsche Ressentiments in den USA schürte. Umgehend ließ Hitler die *Deutschland* in *Lützow* umbenennen, da sich der mögliche Verlust eines Schiffes mit dem Namen *Deutschland* nachteilig auf die Moral hätte auswirken können.

Als die *Ark Royal* am 12. Oktober Freetown (die britische Basis an der Westspitze

ALLES UNTER KONTROLLE: Majestätisch bewegt sich der Träger in der ruhigen See, eine Swordfish setzt zu einem Aufklärungsflug an

Foto: Interfoto/Mary Evans/The Royal Aeronautical Society (National Aerospace Library)

Afrikas) erreichte, hatte die *Admiral Graf Spee* bereits 50.000 BRT versenkt. Von dort aus operierten *Renown* und *Ark Royal*, unterstützt von zwei französischen Schweren Kreuzern und dem britischen Träger *Hermes*. Die Schweren Kreuzer *Sussex* und *Shropshire* überwachten das Gebiet am Kap der guten Hoffnung, während eine weitere Kampfgruppe mit den Schweren Kreuzern *Cumberland* und *Exeter* sowie den leichten Kreuzern *Ajax* und *Achilles* an der Ostküste Südamerikas stand.

Anfang Dezember lag die *Ark Royal* in Kapstadt, setzte dann gemeinsam mit der *Renown* die Suche nach der *Admiral Graf Spee* fort und lief am 17. Dezember zur Ölergänzung Rio de Janeiro an. Am selben Tag ging die Meldung vom Ende des deutschen Panzerschiffes in der Mündung des Rio de la Plata ein, was den Anlass dazu gab, wieder nach Freetown zurückzukehren. Dort stellte der Kommandant, Captain A. J. Power, mit sarkastischem Unterton fest, sein Träger habe auf der Jagd nach *Graf Spee* 75.000 Seemeilen abgedampft und die Flugstrecke der Maschinen annähernd fünf Millionen Meilen betragen. Sarkastisch deswegen, weil es vergeblich war?

Nach einer kurzen Werftüberholung in England und einem Abstecher ins Mittelmeer im Frühjahr 1940, um die Bordflugzeuge Nachteinsätze über ägyptischem Wüstensand üben zu lassen, wurde es mit der deutschen Invasion Dänemarks und Norwegens (Unternehmen „Weserübung“) ernst. Wieder in Scapa Flow, liefen *Ark Royal* und *Glorious* am 23. April Richtung Norwegen aus, um die britischen Gegenangriffe zu unterstützen. Erbitterte Luftkämpfe zwischen Fairey Swordfish und Blackburn Skua auf der einen und Me 109, Ju 87 und He 111 auf der anderen Seite ereigneten sich, etwa zehn Bomben unterschiedlicher Kaliber schlugen dicht neben der *Ark Royal* ein.

FLUGZEUGTRÄGER *ARK ROYAL* (91) Technische Daten

Stapellauf	13. April 1937
Indienststellung	16. November 1938
Bauwerft	Cammel Laird, Birkenhead
Größe	22.600 ts Standard
	27.200 ts max.
Länge über alles	243,83 m
Breite über Flugdeck	28,88 m
Tiefgang	7,9 m, max. 8,46 m
Panzerung	114 mm (Gürtel), 89 mm (Panzerdeck), 20 mm (Torpedowulst)
Antrieb	3 Parsons-Getriebe-Turbinen auf 3 Wellen, 6 Dampfkessel
Leistung	102.000 PS
Geschwindigkeit	30,75 kn
Bunkervorrat	über 6.000 t Öl
Fahrtstrecke	etwa 4.000 sm bei 18 kn
Bewaffnung	16 x 11,4-cm-Flak in Doppellafetten, 32 x 4-cm-Flak in Achterblocks,
	32 Fla-MG, 2 Katapulte, 60 Bordflugzeuge div. Typen
Besatzung	1.600 Mann

Mitte Mai begann mit Unterstützung von Flugzeugen der *Ark Royal* der britische Angriff gegen Bjerkvik im Norden, um dann gegen Narvik über den Rombaksfjord hinweg vorzugehen. Ihren Auftrag, Jagdschutz für die Landeköpfe bei Namsos, Andalsnes und Narvik zu geben und Bombenangriffe auf deutsche Schiffe zu fliegen, erfüllten die Träger *Ark Royal*, *Glorious* und *Furious* mit vollem Erfolg.

Gegen die *Scharnhorst*

Höhepunkt war die Bombardierung der *Scharnhorst*, nachdem Großadmiral Erich Raeder die Schlachtschiffe *Scharnhorst, Gneisenau*, den Schweren Kreuzer *Admiral Hipper* sowie vier Zerstörer gegen die bevorstehende Evakuierung britischer Truppen (und um die Überführung weiterer Einheiten der Kriegsmarine nach Drontheim zu decken) in Marsch gesetzt hatte (Unternehmen „Juno", siehe *Schiff Classic* 4/2016) und die *Glorious* versenkt worden war. 15 Sturzkampfflugzeuge vom Typ Blackburn Skua der *Ark Royal* griffen die *Scharnhorst* am Morgen des 14. Juni an, trafen aber nicht, sodass das deutsche Schlachtschiff die Rückreise antrat und unter starkem Geleit am 23. Juni in Kiel festmachte.

Zu diesem Zeitpunkt war der britische Flugzeugträger auf dem Weg ins Mittelmeer, worüber der Befehlshaber der britischen Flugzeugträger Admiral Wells alles andere als glücklich war. Die *Ark Royal* hatte während der Kämpfe vor Norwegen etwa zwei Dutzend ihrer Maschinen verloren und war den deutschen Bomben glücklich entgangen.

Aber jetzt stand nach der französischen Kapitulation ein Szenenwechsel bevor, der den britischen Marineoffizieren an die Nieren ging: Die neu gebildete „Force H" mit dem Schlachtkreuzer *Hood*, den Schlachtschiffen *Valiant, Resolution*, dem Flugzeugträger *Ark Royal* unter dem neuen Kommandanten Captain Cedric Holland sowie zwei Leichten Kreuzern (*Arethusa* und *Enterprise*) und elf Zerstörern sollte von Gibraltar nach Osten in das Mittelmeer verlegen. Ziel: Mers-el-Kebir, der französische Flottenstützpunkt bei Oran (siehe *Schiff Classic* 2/2017). Cedric Holland, nicht zu verwechseln mit dem späteren Kommandanten des Schlachtkreuzers *Hood*, Lancelot Holland, übergab dem französischen Admiral Gensoul die britische Forderung, sich entweder der britischen Kampfgruppe anzuschließen oder interniert zu werden. Andernfalls sähe sich der ehemalige Verbündete gezwungen, die französische Flotte zu versenken.

Gensoul lehnte ab, da er seiner Überzeugung nach gegen die gültigen Waffenstillstandsbedingungen gehandelt hätte. Um 17:56 Uhr des 3. Juli 1940 ließ Admiral So-

KEIN DURCHEINANDER: **Überprüfung von Bordflugzeugen an Deck, weil dort wegen der Lichtverhältnisse Schäden und Schwachstellen am besten identifizierbar waren** Foto: Sammlung GSW

PREPARED TO LAUNCH FROM THE FLIGHT DECK: **Fairey Swordfish, ein noch stoffbespannter Doppeldecker, kurz vor dem Start. Für Land- und Seekriegszwecke waren von dem ab Juli 1936 ausgelieferten Typ 2.391 Exemplare gebaut worden** Foto: Ullsteinbild/mirrorpix

merville das Feuer eröffnen, eine *„melancholy action“* („düstere Schlacht“, so Premierminister Winston Churchill) mit feststehendem Ausgang. Einige Swordfish der *Ark Royal* leiteten das Artilleriefeuer, andere warfen Minen, um den Hafen zu verriegeln. Die fliehende *Strasbourg* wurde von Flugzeugen verfolgt, deren Torpedos jedoch nicht trafen. Dafür aber die *Dunkerque*, die das Schlachtschiff bewegungsunfähig machte. Dann kehrte Somerville mit der Force H wieder nach Gibraltar zurück.

Am 9. Juli 1940 deckte die *Ark Royal* einen Geleitzug im westlichen Mittelmeer, ihre Skua machten italienische Bomber und Torpedoflugzeuge aus, die über der Force H und im Speziellen über dem Träger mehr als 100 Bomben ausklinkten, ohne auch nur einen einzigen Treffer zu erzielen! Anfang August und Anfang September griffen Maschinen des Flugzeugträgers italienische Hafenanlagen in Cagliari auf Sardinien an, um dann aus dem Mittelmeer an die westafrikanische Küste bei Dakar zu verlegen. Grund war der Landungsversuch des Führers der Freien Franzosen, General Charles de Gaulles. Hier bis auf wenige Angriffe gegen die französische Flotte kaum gefordert, kehrte das Schiff zur anstehenden Werftüberholung nach Großbritannien zurück.

Am 9. November – die *Ark Royal* stand wieder im Mittelmeer – starteten Swordfish-Maschinen abermals mit Zielort Cagliari, und zweieinhalb Wochen später nahm sie an einem Gefecht teil, das Captain Holland mit einigem Recht einen Großeinsatz nannte. Die britischen Seestreitkräfte im Mittelmeer waren zu diesem Zeitpunkt in zwei Gruppen geteilt: die Force D unter Admiral Cunningham (Alexandria) und die Force H unter Admiral Somerville (Gibraltar) – in der Mitte Malta, dessen Versorgung im Brennpunkt der Operationen lag. Kurz zuvor war fast die Hälfte der italienischen Schlachtflotte im Hafen von Tarent ausgeschaltet worden (siehe *Schiff Classic* 4/2017). Damit bot sich den Briten eine ideale Gelegenheit, einen größeren Konvoi nach Malta und dann weiter nach Alexandria zu bringen.

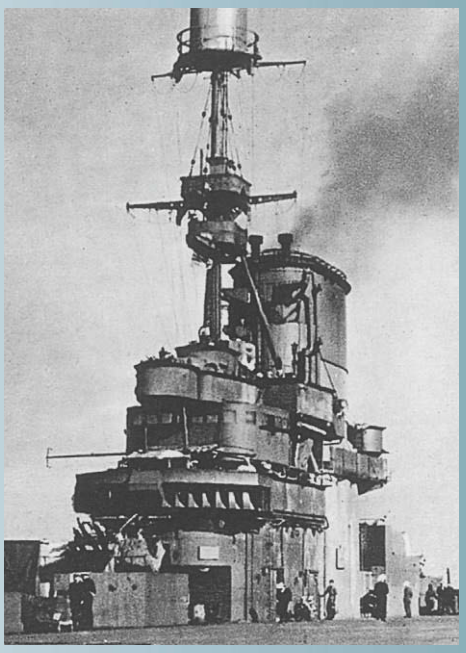
Am 27. November 1940 traf der italienische Flottenverband unter Admiral Inigo Campioni mit den beiden Schlachtschiffen *Vittorio Veneto* und *Giulio Cesare*, sechs Schweren Kreuzern und 14 Zerstörern auf die schwächere britische Force H. Allerdings hatte sich die Force D, wie geplant, mit der Force H bereits vereinigt, und so standen den Italienern die *„Ark“*, das Schlachtschiff *Ramilles* und der Schlachtkreuzer *Renown* sowie sieben Kreuzer, 14 Zerstörer und vier Korvetten gegenüber, die vier Handelsschiffe begleiteten.

Nach dem etwa einstündigen Gefecht, das als „Seeschlacht bei Kap Teulada“ bekannt wurde, in dessen Verlauf beide Seiten keine Ausfälle, sondern nur geringe Schäden hinnehmen mussten, zogen sich die Kontrahenten zurück. Admiral Somerville hatte die

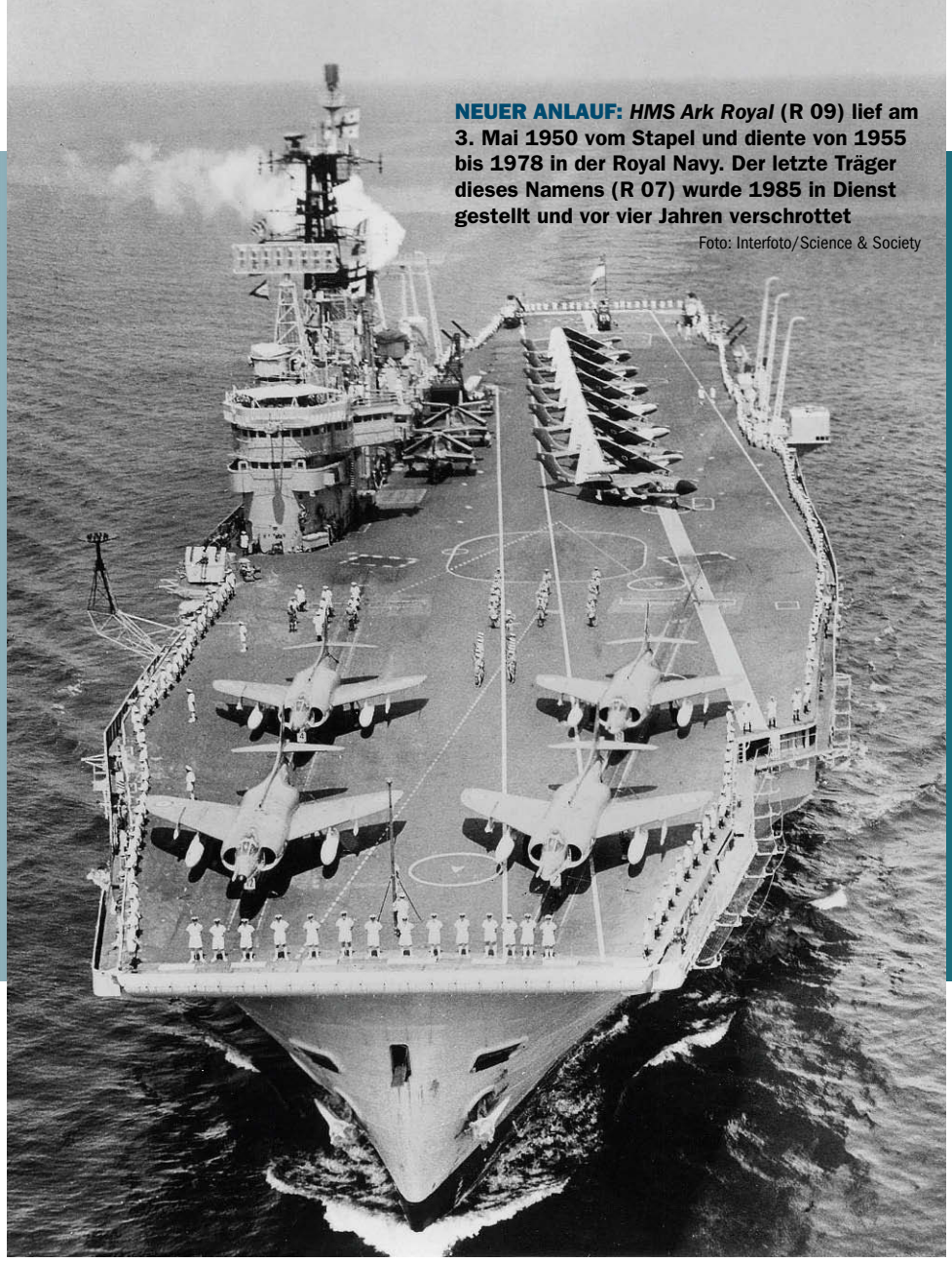
REAKTIVIERT: **Konteradmiral James Fownes Somerville (1882–1949), der vor dem Zweiten Weltkrieg krankheitsbedingt bereits verabschiedet worden war, befehligte den Schiffsverband, dem auch die *Ark Royal* angehörte, in Gibraltar** Foto: Sammlung GSW

EINSÄTZE Seekriegsunternehmen mit Beteiligung der *Ark Royal*

Grafik: Anneli Nau



DETAIL: **Unterhalb der „Insel“ mit Schornstein, Brücke und Mast traf der tödliche Torpedo von *U 81***
Foto: Sammlung GSW



NEUER ANLAUF: ***HMS Ark Royal*** **(R 09) lief am 3. Mai 1950 vom Stapel und diente von 1955 bis 1978 in der Royal Navy. Der letzte Träger dieses Namens (R 07) wurde 1985 in Dienst gestellt und vor vier Jahren verschrottet**
Foto: Interfoto/Science & Society

Verfolgung aufgegeben, was ihm einen Rüffel der britischen Führung eintrug. Den Engländern war es immerhin gelungen, den Konvoi unbemerkt durch die Sizilien-Straße zu bringen.

Auch die Flugzeugbesatzungen der *Ark Royal*, die schweren Angriffen ausgesetzt war, aber unbeeinträchtigt blieb, mussten sich Vorwürfe gefallen lassen. Sie hatten während des Gefechtes den Auftrag gehabt, dem Feind durch Luftangriffe Schaden zuzufügen und dessen Geschwindigkeit so herabzusetzen, dass die eigenen schweren Einheiten schneller auf Gefechtsentfernung heranstaffeln konnten.

Doch getroffen hatten sie nichts, was sie indes in darauffolgenden Unternehmungen wieder wettmachten: am 2. Januar 1941 erfolgreiche Luftkämpfe gegen italienische Flieger, am 9. Februar Angriff der Force H auf Genua, Luftangriffe auf Pisa, La Spezia und Livorno und im März Jagd auf *Gneisenau* und *Scharnhorst*. Letztere war zwar erfolglos, weil sich die beiden deutschen Schlachtschiffe der britischen Übermacht entzogen und unbehelligt wieder in Brest einliefen, aber immerhin konnte der italienische Tanker *San Casimiro* gestellt und gezwungen werden, sich selbst zu versenken.

DER GRÖSSTE TRIUMPH

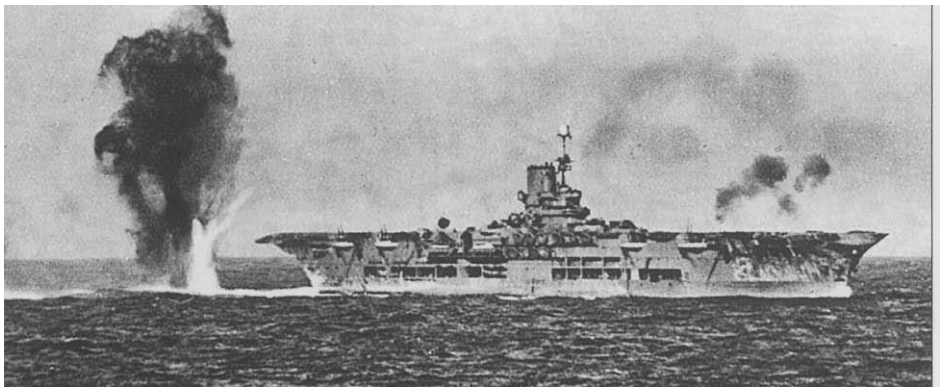
Am 26. Mai 1941 starteten um 19:15 Uhr 15 Swordfish von der *Ark Royal* gegen das deutsche Schlachtschiff *Bismarck*. Ein Tordeo traf in die Ruderanlage. Am Tag darauf sank die *Bismarck*

Jagd auf die *Bismarck*

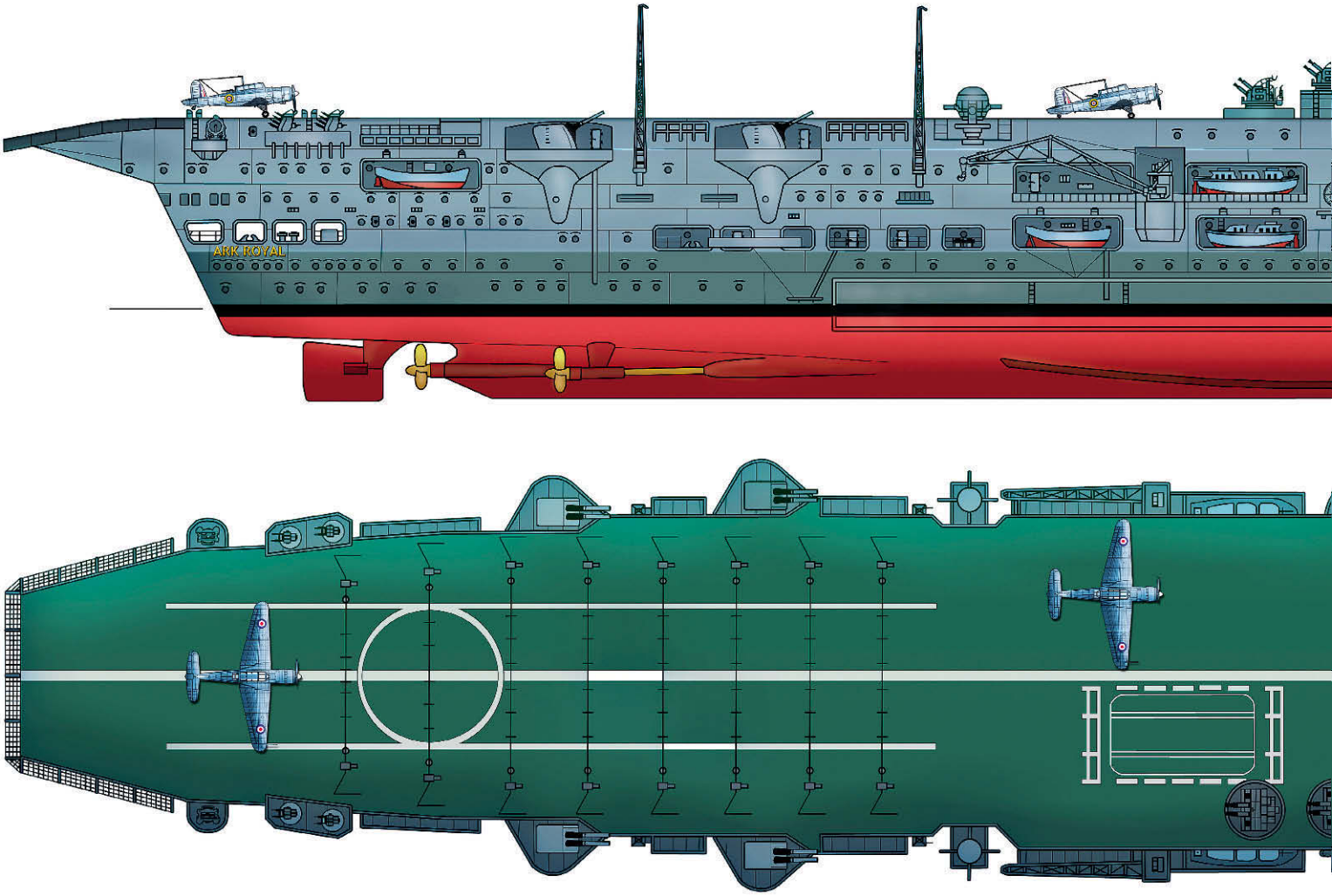
Die große Stunde des Flugzeugträgers schlug Ende Mai 1941. Das deutsche Schlachtschiff *Bismarck* hatte mit dem Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* am 24. Mai in der Dänemarkstraße den britischen Schlachtkreuzer *Hood* versenkt, woraufhin die britische Admiralität unter anderem die in Gibraltar stationierten *Ark Royal*, *Renown* und den Kreuzer *Sheffield* anwies, der beschädigten *Bismarck* den Weg zur rettenden französischen Westküste abzuschneiden.

Am 26. Mai um 19:15 Uhr starteten insgesamt 15 Swordfish vom Träger aus zum Angriff auf die *Bismarck*, um durch möglichst schwere Schäden deren Geschwindigkeit zu reduzieren. Den Rest würden die Schiffe besorgen. Um 20:55 Uhr traf ein Torpedo das deutsche Schlachtschiff in die Ruderanlage. Um 21:40 Uhr ließ Flottenchef Vizeadmiral Günther Lütjens den berühmten Funkspruch absetzen: „Schiff manövrierunfähig. Wir kämpfen bis zur letzten Granate. Es lebe der Führer.“

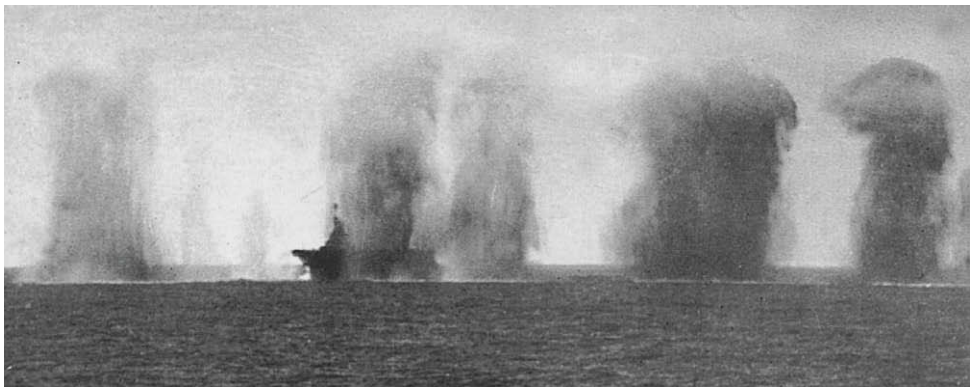
Nach einem weiteren Ergebenheitstelegramm gegen Mitternacht und schwerem Beschuss in den Morgenstunden des darauffolgenden Tages sank die *Bismarck* um 10:40 Uhr. Zwei Tage später machte die *Ark Royal* in Gibraltar fest, um in den Sommermonaten und im frühen Herbst wiederum im Mittelpunkt zahlreicher Geleitzugschlachten zu stehen. Und dann brach der 13. November an, als der Träger Gibraltar ansteuerte … ⚓

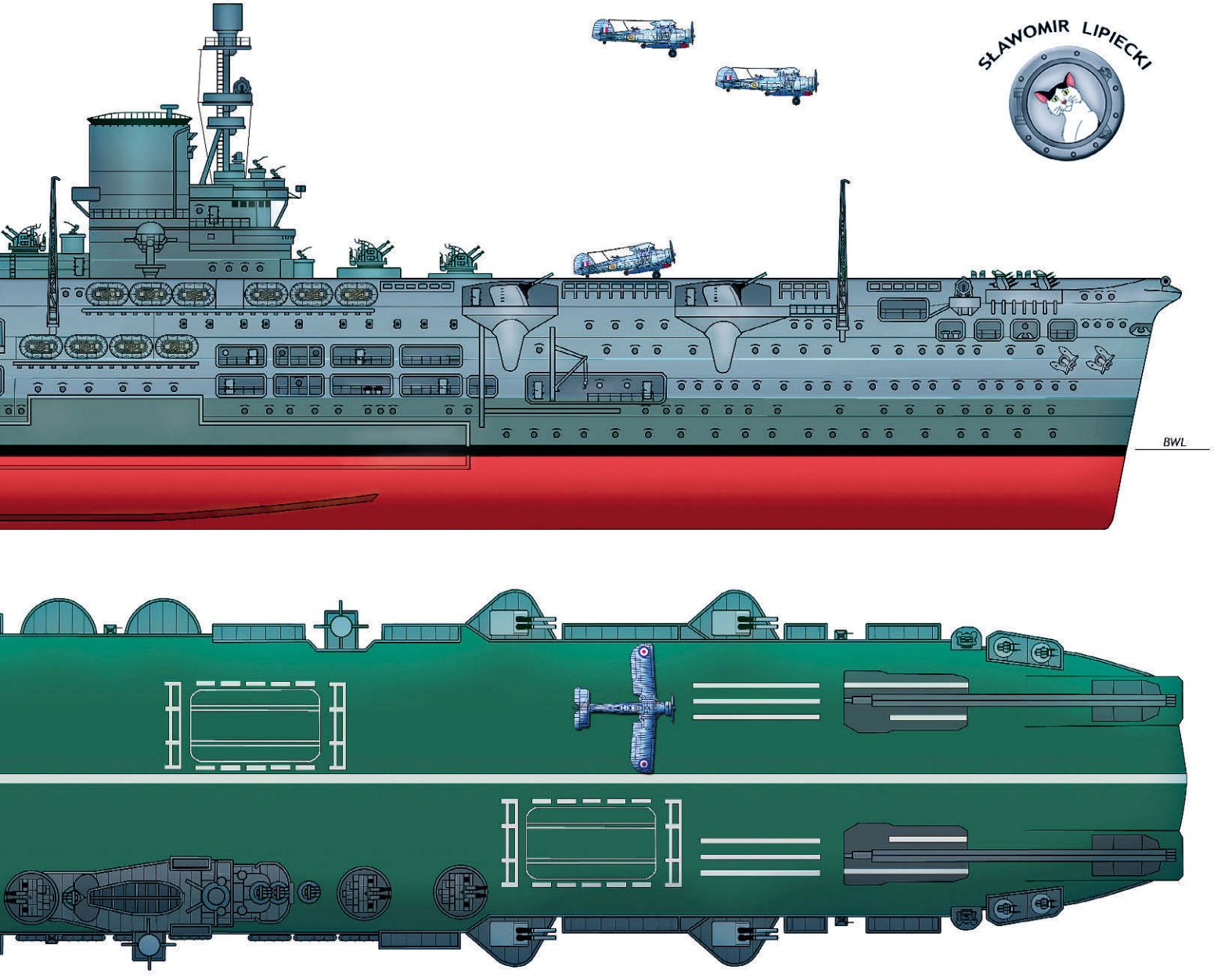


HAARSCHARF:
Am 9. Juli 1940 verfehlten Bomben italienischer Maschinen den Träger nur knapp
Foto: Sammlung GSW



WIEDER IM GLÜCK:
Im Seegefecht vor Kap Teulada deckten italienische Caproni-Bomber die *Ark Royal* am 27. November 1940 mit Bomben ein, trafen aber nicht
Foto: Sammlung GSW





„Maritime Seidenstraße“ im IMM Hamburg

Geheimnisvolle Schätze Chinas

„*East meets West*“ heißt die sehenswerte Sonderausstellung, die das Internationale Maritime Museum Hamburg vorläufig bis zum 10. September zeigt. Die Besucher erwarten 110 einzigartige Exponate, die überwiegend aus den vor zehn Jahren geborgenen Wracks zweier chinesischer Handelsschiffe stammen

Von Stephan-Thomas Klose

Das sagenhafte Schatz- und Flaggschiff des chinesischen Admirals Zheng He auf Deck 2 des Internationalen Maritimen Museums Hamburg ließ Professor Peter Tamm bei keinem seiner persönlich begleiteten Rundgänge aus. Tamm war der Stifter und Gründer des Museums, er verstarb Ende Dezember des vergangenen Jahres.

Das imposante Großmodell des 120 bis 140 Meter langen Neunmasters aus dem 15. Jahrhundert hatte die chinesische Gemeinde Hamburgs – finanziert mit Spendengeldern – zur Museumseröffnung 2008 in China anfertigen lassen. Seither erinnert es jeden Besucher der Segelschiffsammlung auf dem zweiten Ausstellungsdeck an die legendäre Drachenflotte des chinesischen Kaiserreiches, das lange vor den europäischen Seefahrernationen zu beachtlichen maritimen

ERÖFFNUNG: 200 Gäste hatten sich am 8. Juni im Museumsfoyer für die IMMH-Sonderausstellung „*East meets West* – Maritime Seidenstraße im 13. bis 17. Jahrhundert“ eingefunden Alle Fotos: Klose/Guangdong Museum

GOLD, SILBER UND EDELSTEINE: Die Schmuckvitrinen der Ausstellung sind Faszinosum und Hingucker zugleich

Großtaten fähig war. Zugleich diente das Modell aber auch als Vorbote eines Projektes, von dem der Museumsgründer geträumt hatte, das aber erst nach seinem Tod Wirklichkeit wurde: eine große Ausstellung zur maritimen Vergangenheit Chinas, seiner Schiffe und der geheimnisvollen Schätze, die mit diesen die Küsten Indiens, Ostafrikas und Arabiens erreichten.

Seit Anfang Juni sind diese sagenhaften Schätze Chinas nun im IMMH zu sehen: Schmuck, Goldbarren, Vasen, Geschirr, Statuen, Dokumente und Gebrauchsgegenstände, die überwiegend aus den vor zehn Jahren geborgenen Wracks zweier chinesischer Handelsschiffe stammen.

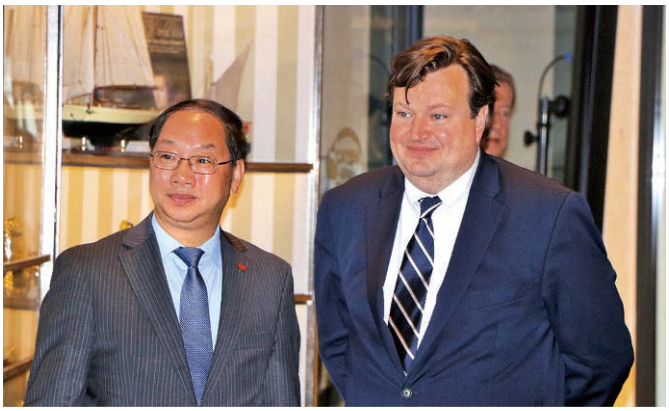
Einzigartige Stücke

„Zu unserer Sonderausstellung ‚*East meets West* – Maritime Seidenstraße im 13. bis 17. Jahrhundert‘ gehören 110 Exponate“, sagt Gerrit Menzel, der verantwortliche Kurator. „Die meisten Stücke werden zum allerersten Mal überhaupt außerhalb Chinas gezeigt.“ Beim Presserundgang vor der Eröffnung bleibt er vor einzelnen Exponaten stehen und erläutert diese Stücke, beispielsweise den „Löffelkompass“. Bei diesem Vorläufer des Magnetnadelkompasses aus Keramik (Seladon) rotierte ein frei schwebender Schöpflöffel aus magnetischem Material über einer Scheibe. Diese große Erfindung des alten China habe bereits im 12. Jahrhundert die Navigation revolutioniert.

Und weiter geht’s … Menzel macht halt vor einer weiß glasierten, etwa 50 Zentimeter hohen Bodhisattwa-Statue aus Dehua-Porzellan. Die „Erleuchtungswesen“ seien auch in Europa wegen ihrer Ähnlichkeit mit der Gottesmutter Maria sehr beliebt gewesen, zitiert er die Expertenmeinung.

Und dann kommen sie endlich, die geheimnisvoll ausgeleuchteten Schmuckvitrinen mit Halsketten, Ringen, Armreifen und diversen Goldwaren. Denn: Was wäre ein Schatz ohne Gold, Silber, Jade und Edelsteinen? „Einige Stücke stammen aus dem Grab eines Kaisersohnes der Ming-Dynastie“, sagt Gerrit Menzel. Wie die Inschrift eines Zwei-Kilogramm-Goldbarrens in Doppelsichelform belege, haben die Chinesen Schmuck und Barren aus dem Gold hergestellt, das Admiral Zheng He mit seinen legendären Schatzschiffen von den Reisen aus dem Westen mitbrachte.

BLAU-WEISSER KRUG MIT KREUZIGUNGSSZENE: Ältester chinesischer Porzellangegenstand mit einer Darstellung der Kreuzigungsszene (Qing-Dynastie, Kangxi-Periode/1662–1722)



EHRENGAST AUS BERLIN: Peter Tamm junior mit SE Shi Mingde, Botschafter der VR China in Deutschland bei der Ausstellungseröffnung

EWIGER GLANZ: Die glevenhaften Goldbarren stammen aus der Ming-Dynastie (1368–1644)

UMFASSENDES VERKEHRSNETZ: IMMH-Kurator Gerrit Menzel zeigt die weltweiten Knotenpunkte der Maritimen Seidenstraße vom 13. bis 17. Jahrhundert

Zur offiziellen Eröffnung am Abend des 8. Juni hatten sich rund 200 geladene Gäste im Foyer des Museums eingefunden. Rund die Hälfte sind Angehörige der chinesischen Gemeinde Hamburgs, des Guangdong-Museums in Guangzhou und der chinesischen Kulturbehörden.

Die Ansprachen der Feierstunde hielten Museumsvorstand Peter Tamm junior, der Botschafter der Volksrepublik China in Deutschland Shi Mingde, der stellvertretende Administrator der staatlichen Kulturerbe-Verwaltung Chinas Liu Shu Gang und der Hamburger Kultursenator Dr. Carsten Brosda.

Kein Ort ist geeigneter

„Wenn Sie durch diese Ausstellung gehen", sagte Peter Tamm, „werden Sie anhand der erstklassigen Exponate sehen, wie wunderbar Handel und Austausch über die Maritime Seidenstraße schon ab dem 13. Jahrhundert funktioniert haben." Bezugnehmend auf die Absicht der chinesischen Seite, die legendäre Handelsroute westlicher Pazifik–Indischer Ozean–Atlantik neu zu beleben, fuhr er fort: „Ich bin sicher, das kann und wird auch wieder so geschehen."

Chinas Botschafter Shin Mingde bestätigt das internationale Renommee des Hauses: „Kein Ort ist geeigneter für diese Ausstellung." Und in Erinnerung an den visionären Gründer des Museums fügte er hinzu: „Der Traum Peter Tamms geht in Erfüllung."

Alle Beteiligten sind sich einig: *„East meets West"* ist das bislang größte Projekt in der neunjährigen Geschichte des Museums. Und es wurde in erstaunlich kurzer Zeit realisiert. Anfang Februar 2017 habe eine Delegation der chinesischen Botschaft das IMMH besucht und das Projekt vorgeschlagen, so Gerrit Menzel. Danach blieben noch genau vier Monate Vorbereitungszeit für Konzept, Vitrinenbau, Beleuchtung und Begleitbuch samt Texttafeln in gleich drei Sprachen: Chinesisch, Englisch, Deutsch.

Für das Programm hätte man unter normalen Bedingungen vermutlich zwei Jahre gebraucht. Auch die Übersetzungen ins Deutsche waren eine Herausforderung. Nicht immer erschlossen sich die aus dem Chinesischen ins Englische übertragenen Texte auf Anhieb. „Lange rätselten wir beispielsweise über ‚Buddhas Badetag', sagt ein Museumsmitarbeiter und lacht. Schließlich sei man aber dahintergekommen, dass der „Festtag des badenden Buddha", also der Geburtstag Buddhas am achten Tag des vierten Mondmonats, gemeint war.

INFORMATIONEN

Die Ausstellung *„East meets West* – Maritime Seidenstraße im 13. bis 17. Jahrhundert" ist vorläufig bis zum 10. September im Internationalen Maritimen Museum Hamburg zu sehen (www.imm-hamburg.de/museum/sonderausstellung).
Zur Ausstellung ist ein Begleitbuch in Koehlers Verlagsgesellschaft erschienen: *East meets West*. 160 Seiten, 230 Farbfotos und Grafiken, 19,95 Euro (www.koehler-books.de).
Weitere Informationen zum Kulturprogramm „45 Jahre Deutsch-Chinesische Freundschaft": www.chinaheute45.org

Kultureller Beitrag

Die IMMH-Sonderausstellung *„East meets West"* ist zugleich ein Beitrag zum bundesweiten Kulturprogramm anlässlich des 45. Jubiläums der Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen der Volksrepublik China und der Bundesrepublik Deutschland. Im Rahmen des Programms plante das Guangdong Museum in Guangzhou, eines der größten chinesischen Nationalmuseen, schon länger eine Ausstellung, die die kommerziellen und kulturellen Beziehungen zwischen China und Europa entlang der Maritimen Seidenstraße zeigen sollte.

Am 24. Mai unterzeichnete Peter Tamm junior in Peking in Gegenwart von Außenminister Sigmar Gabriel und der chinesischen Vizepremierministerin Liu Yangdong einen Vertrag zwischen dem Guangdong Museum und dem IMMH. Er empfinde es als große Ehre, sagte er nach seiner Rückkehr, dass für dieses kulturelle Prestigeobjekt von chinesischer Seite das IMM Hamburg ausgewählt worden sei. ⚓

Kommen Sie an Bord!

... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ *Schiff Classic* kommt alle zwei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Buch »Die Gorch Fock«

Lesen Sie *Schiff Classic* für 2 Jahre und holen Sie sich ...

Ihr Geschenk:

Die Gorch Fock und ihre Schwesterschiffe

Lesen Sie die Geschichte der Gorch Fock und ihrer fünf Schwesterschiffe. Brillant bebildert und mit fundierten nautischen und historischen Hintergrundinfos.

Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17**

oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
** 14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.

Operationsgebiet englischer Kanal

„Alarm … auf Gefechtsstationen!“

Feindfahrt von Torpedoboot *T 27* im Kriegsjahr 1943

Von Peter H. Block

Der historische Hintergrund

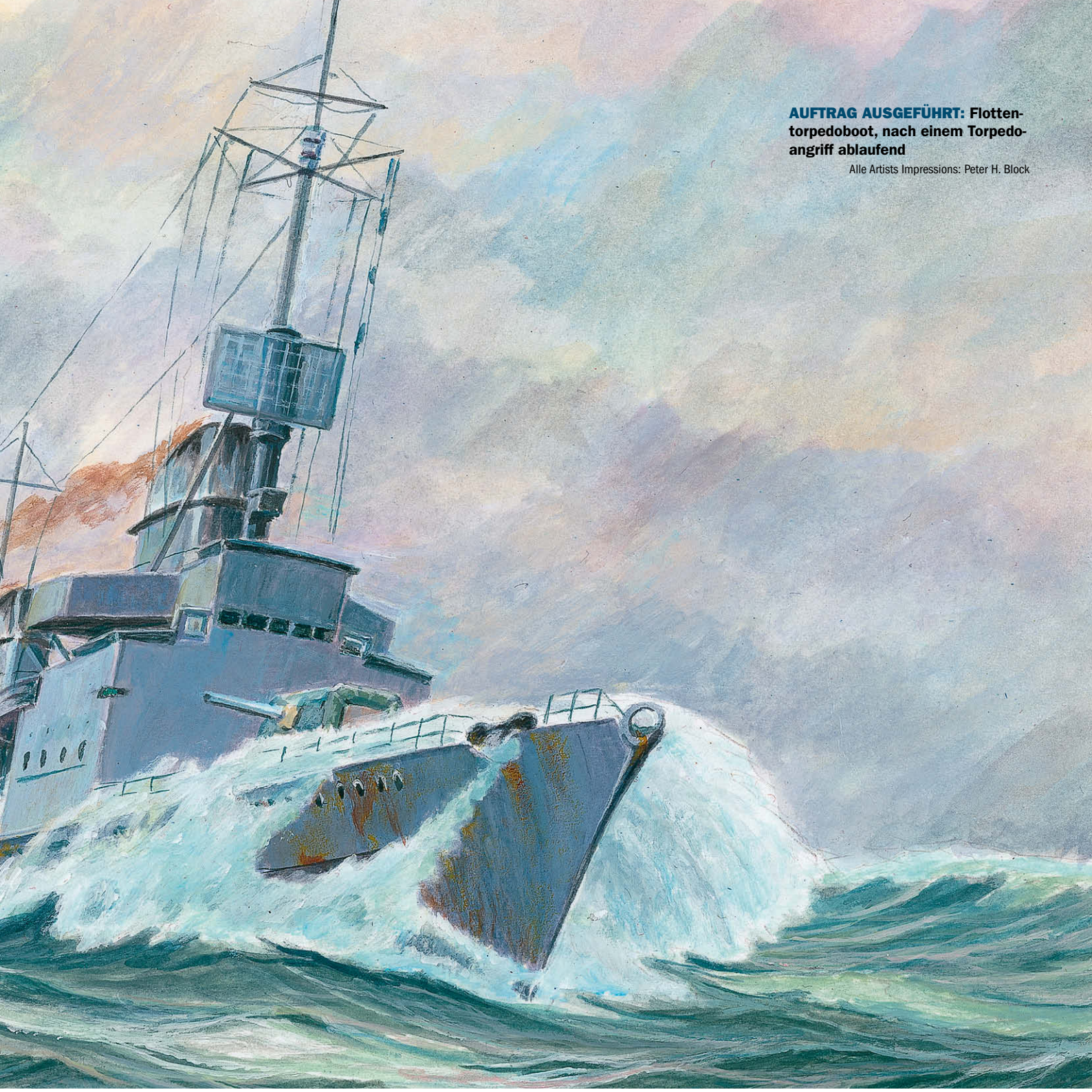
T 27 war eines von insgesamt 15 Booten vom Typ Flottentorpedoboot 1939, ein schmales, graues Schiff von bestechend klarer Linienführung und mit seinem lang gestreckten Rumpf sowie der elegant hochgeschwungenen Back ausgesprochen ästhetisch. Mit einer Armierung von vier Torpedobootskanonen 10,5 Zentimeter L/45, den vier 3,7-Zentimeter-Flak in zwei Doppellafetten, drei 2-Zentimeter-Flak-Vierlingen und den sechs Torpedorohren in zwei Drillingssätzen hatte das Boot fast schon die Kampfkraft eines Zerstörers. Tatsächlich waren die 1.754 Tonnen verdrängenden, bei Schichau in Elbing gebauten Boote der Serie T 22 bis T 36 für den Einsatz gegen die (nicht ganz ernst genommene) sowjetische Flotte in der Ostsee konzipiert worden.

Sonnabend, 17. April 1943. An der Pier der Deutschen Werften in Danzig liegt ein funkelnagelneues Torpedoboot kurz vor seiner Indienststellung. Auf dem Achterdeck ist die Besatzung in blauer Uniform angetreten und wartet auf den Kommandanten, der in diesem Moment über die Stelling an Bord kommt und die Meldung des 1. Wachoffiziers, Oberleutnant zur See Rönnau, entgegennimmt.

„Guten Morgen, Besatzung.“

„Guten Morgen, Herr Kapitän.“

Weithin schallt der Gruß aus 205 Kehlen über das Werftgelände. Voller Erwartung blicken die Männer zu ihrem



AUFTRAG AUSGEFÜHRT: Flottentorpedoboot, nach einem Torpedoangriff ablaufend

Alle Artists Impressions: Peter H. Block

Kommandanten auf – dem Mann, der von nun an weitgehend ihr Schicksal und das ihres Bootes bestimmen wird: Korvettenkapitän Wilhelm Verlohr. Seit 1931 aktiver Marineoffizier, weiß er, was er den Männern zu sagen hat; weiß, dass er markige Worte an sie richten, ihnen Mut machen muss für das, was vor ihnen liegt.

Denn es ist viel geschehen seit jenem denkwürdigen 1. September 1939, als Hitler vor dem Reichstag den Einmarsch der Wehrmacht in Polen rechtfertigte und der erschreckten Welt verkündete: „Seit 5:45 Uhr wird jetzt zurückgeschossen!“

Die Kriegsmarine hatte bereits enorme Verluste erlitten, denn auch der Gegner hatte zurückgeschossen, und das nur allzu gut: Das Schlachtschiff *Bismarck* – versenkt. Panzerschiff *Admiral Graf Spee* – vor Montevideo gesprengt. Das Schlachtschiff *Gneisenau* liegt schwer beschädigt und außer Dienst gestellt in Gotenhafen. Das Norwegen-Unternehmen von 1940 kostete die Marine den Schweren Kreuzer *Blücher*, die Leichten Kreuzer *Königsberg* und *Karlsruhe* sowie zehn Zerstörer. Sechs weitere Zerstörer, acht Torpedoboote, 186 U-Boote – versenkt! Daran muss Wilhelm Verlohr jetzt denken, als er zur Besatzung spricht und das Boot „auf Be-

fehl des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht“ offiziell in Dienst stellt.

„Besatzung – stillgestanden! Heiß Flagge!“

Doch von der Indienststellung bis zur Frontreife ist es noch ein weiter Weg. Die Besatzung wird eingefahren, Offiziere und Mannschaften müssen mit den komplizierten Einrichtungen einer modernen Kampfeinheit, wie sie das Torpedoboot darstellt, vertraut gemacht werden. Denn erst das reibungslose Ineinandergreifen aller Stellen an Bord gibt dem Boot Leben, verleiht ihm Kraft und macht es zu einem tödlichen Waffensystem.

So macht *T 27* am 3. Mai 1943 die Leinen los und verlässt seinen Liegeplatz zur ersten Erprobungsfahrt in die Danziger Bucht, wo die Maschinenanlage hochgefahren wird. Die beiden Wagner-Turbinen mit den vier Wagner-Schichau-Heißdampf-Hochdruckkesseln bringen 32.000 PS auf die beiden Schraubenwellen mit ihren 2,5 Meter durchmessenden Propellern und lassen das Boot mit zufriedenstellenden 33 Knoten (61 km/h) durch die See rauschen. Dabei stellt auch *T 27* seine guten See-Eigenschaften unter Beweis. Es lässt sich gut drehen und manövrieren, ist aber etwas leegierig; das heißt, das Boot ist seitenwindanfällig, es ändert den Kurs bei Seitenwind und mittschiffs Ruder nach Lee.

Es folgen Gefechtsdienst, Feuerleit- und Richtübungen, Beheben von Maschinen- und Ruderstörungen, Ortungs- und Koppelübungen, Meilen- und Messfahrten. Mit einem Wort: Rollenschwoof!

Geschlagene drei Monate geht das so, bis die Übungen zufriedenstellend abgeschlossen sind und der Kommandant das Boot klar zum Fronteinsatz melden kann. Am Morgen des 23. August macht *T 27* die Leinen los zur Überführungsfahrt nach Frankreich, wo das Boot der neu aufgestellten 4. Torpedobootflottille unter Korvettenkapitän Schuur unterstellt wird.

Am späten Vormittag des 4. September liegt *T 27* mit vier weiteren Booten an der Pier in Le Havre und übernimmt Minen. Mit *T 19*, *T 25*, *Möwe* und *Kondor* sollen zwei Minensperren vor der englischen Südküste gelegt werden – ein Riegel 18 Seemeilen vor Beachy Head und ein weiterer 42 Seemeilen vor Brexhill.

Schon in der Dämmerung werfen die Boote die Leinen los, denn bis zur Position der zu werfenden Sperre haben sie noch ein gutes Stück Kanal vor sich. Der Marsch verläuft ohne Feindberührung, kurz nach Mitternacht ist *T 27* auf Wurfkurs und rollt seine explosive Ladung über Bord. Eine weitere Minenunternehmung unter dem Decknamen „Talsohle“ fährt *T 27* gemeinsam mit *T 19*, *Greif* und *Kondor* in der Nacht zum 30. September, wieder einmal im Kanal vor der englischen Südküste, und auch diesmal verläuft alles reibungslos. Die Boote werden vom Gegner nicht gestört, und so fühlen sich die Männer von *T 27* schon bedeutend sicherer. Mit diesem Unternehmen sind sie bereits zum wiederholten Mal „gegen Engeland“ gefahren und haben noch keine Feindberührung gehabt; für die jungen Leute an Bord hat sich das Kriegsgeschehen auf zwei ereignislose Fahrten in den Kanal beschränkt.

Es ist wie eine Galgenfrist, die den Jungen, die frisch aus den Rekrutenkompanien an Bord gekommen sind, noch gewährt wird. Denn bald schon, nur wenige Tage später, werden sie den Krieg in seiner ganzen furchtbaren Gestalt kennenlernen.

T 27 steht vor seinem ersten Gefecht!

Der 3. Oktober 1943. Auf der Reede von Brest liegt *T 27* mit den Schwesterbooten *T 23* (Führerboot), *T 22*, *T 25* und *T 26* der 4. *T*-Flottille, die jetzt Korvettenkapitän Kohlauf führt, an der Boje und wartet auf den Auslaufbefehl. Für 18:30 Uhr ist seeklar befohlen, die Boote sollen die Fernsicherung eines Geleits mit dem Dampfer Nordvard übernehmen, einer Prise des Hilfskreuzers *Pinguin*. Es wird 19 Uhr, bis als Erstes das Führerboot von der Boje losmacht und die offene See ansteuert. Die übrigen Boote folgen in Kiellinie und gehen nach Passieren der Ile d’Quessant mit Marschfahrt 21 Knoten auf Nordostkurs, dem Treffpunkt mit dem Geleit entgegen.

Der Himmel ist bewölkt, nur dann und wann schimmert ein Stern durch eine Lücke in der sonst dichten Wolkendecke. Der Wind hat etwas aufgefrischt, in regelmäßigen Abständen kommt die See gischtend über das Vorschiff und weht den Männern der aufgezogenen Steuerbord-Kriegswache als salziger Regen ins Gesicht. Um 21:40 Uhr hat die Funkmessortung das Geleit erfasst und gibt die Meldung an die Brücke weiter.

„Frage Entfernung?“

„Fünfzehn Meilen, Herr Kapitän.“

Es wird 22:30 Uhr, bis das Geleit in Sicht kommt – der Dampfer *Nordvard* mit sechs Booten der 2. Minensuchflottille als Nahsicherung. Die Torpedoboote rauschen vorbei, bis sie auf einer Position nördlich des Geleits stehen. Auf der Brücke von *T 23* blitzt es auf:

„Signal von Führerboot: Auf zwölf Knoten gehen!“

„Geben Sie: Verstanden! An Maschine: Umdrehungen für zwölf Knoten!“

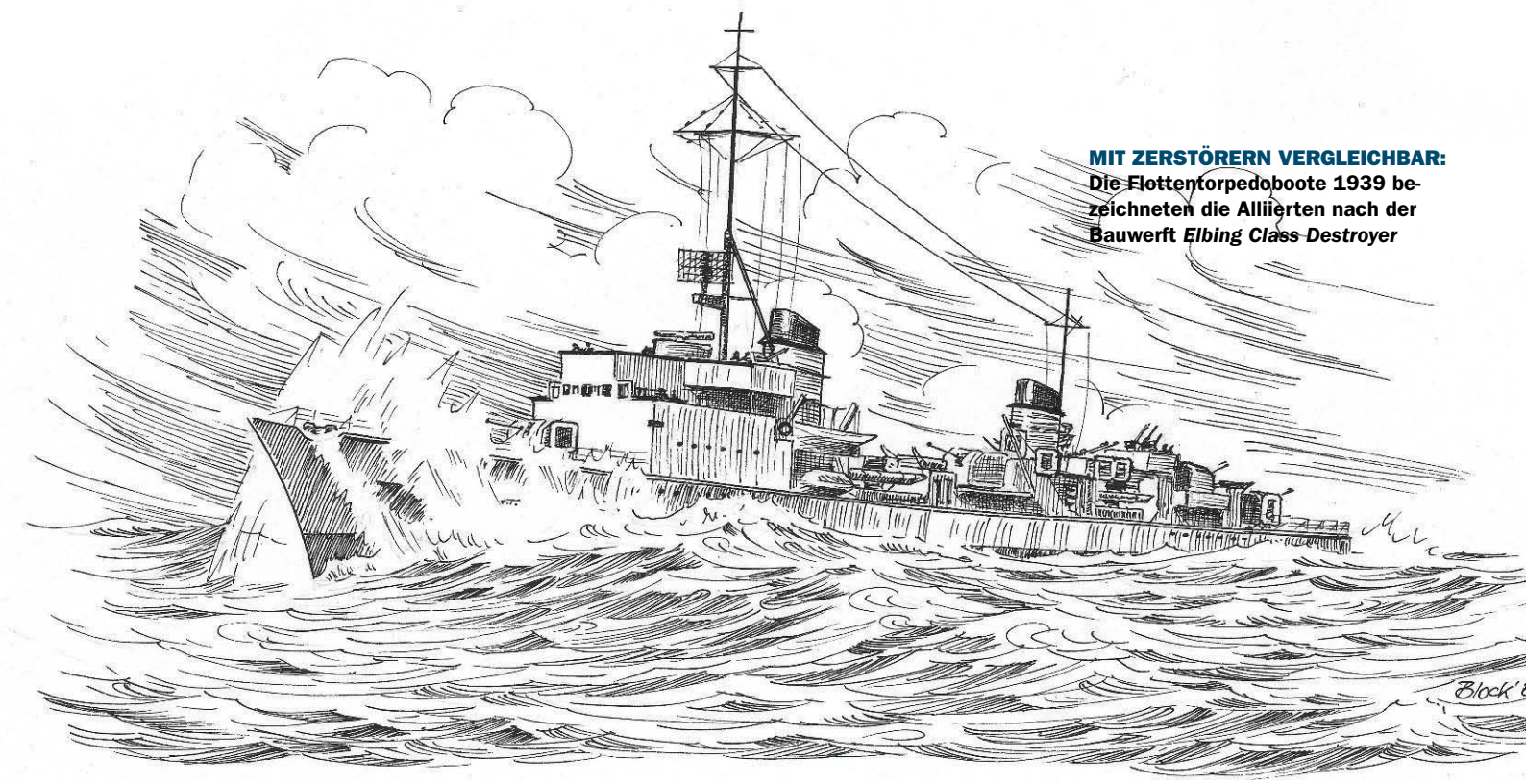
Die Torpedoboote passen sich der Marschfahrt des Geleits an, quälen sich im Radfahrertempo durch die See. Es hat weiter aufgebrist, die schlanken Boote rollen und gieren jetzt sehr stark; so stark, dass mancher der noch nicht seefesten jungen Leute an Bord die Gesichtsfarbe wechselt und sich mit vollen Backen und in gebückter Haltung schleunigst nach Lee begibt, um sich noch mal das Essen durch den Kopf gehen zu lassen. Sonst ist es ruhig … zu ruhig, findet Korvettenkapitän Verlohr, und die Ereignisse sollten ihm recht geben.

„Funkraum – Brücke: Landfunkmess meldet zwei feindliche Einheiten 16 Seemeilen nördlich Quessant. Ortung um 23:50 Uhr.“

„Und das erfahren wir erst jetzt, um halb eins?“ Kopfschüttelnd stürmt Verlohr ins Kartenhaus und beugt sich über die Seekarte, in die der Obersteuermann den Kurs mitkoppelt. Demnach stehen die feindlichen Einheiten 30 Seemeilen achteraus. Aber das war vor 40 Minuten! Wo stehen sie jetzt? Welchen Kurs laufen sie? Darüber schweigt sich die Messstation an Land aus, aber um 1:15 Uhr meldet die Station ein geortetes Schiffsziel in 346 Grad von Les Sept Isles, Abstand neun Seemeilen.

Und jetzt haben auch die Ausgucks von *T 27* den Gegner im Glas.

„Zwei bis drei Schatten in rechtweisend 2-8-0!“



MIT ZERSTÖRERN VERGLEICHBAR: Die Flottentorpedoboote 1939 bezeichneten die Alliierten nach der Bauwerft *Elbing Class Destroyer*

„Alarm – auf Gefechtsstationen!“

Unruhe auf dem Boot. Schotten schlagen, schwere Seestiefel trampeln dröhnend auf Niedergänge und metallene Decks. Geschützverschlüsse klicken, überall zeigen sich Stahlhelme. Nachdem die Klarmeldungen auf der Brücke eingegangen sind, kommt über die ständig geschaltete UK-Welle vom Flottillenchef: „Führerboot an alle: Gesichtet zwei Schatten in rechtweisend 2-7-0, wandern nach achtern aus. Drehung nach Backbord auf Gegenkurs zum Torpedoangriff!“

„Verstanden. Ausführung!“

Die Boote drehen geschlossen nach Backbord, jetzt führen *T 25*, Kapitänleutnant von Gartzen, und *T 27* die Flottille an. Noch während der Drehung kommt für die beiden Boote vom Flottillenchef der Befehl zum Feuern eines Sechserfächers.

„Los, TO!“ drängt Wilhelm Verlohr seinen II. WO: „Sechserfächer! Feuererlaubnis, sobald Ziel erkannt.“

„Sechserfächer – 'woll, Herr Kapitän.“

Leutnant zur See Klaus Wehr hat bereits durch die Optik des Torpedozielapparates (TZA) die jetzt an Steuerbord laufenden Schatten anvisiert und gibt über den Befehlsübermittler (BÜ) die Schussdaten an die beiden Rohrführer weiter. Die beiden Drillingsrohrsätze mit den schon auf Lauftiefe und Geschwindigkeit eingestellten Torpedos schwenken aus.

„Beide Rohrsätze klar zum Schuss.“

„Fächer – lllos!“

Im Sekundenabstand verlassen die Torpedos die Rohre. Jedenfalls beim vorderen Rohrsatz, der achtere meldet Versager: „Ein Aal ist raus, Herr Leutnant. Bei den anderen Rohren hat die Abfeuerung versagt.“

„Also Viererfächer“, resümiert der Kommandant. „Muss auch reichen.“

Es sei vorweggenommen, dass der Fächer nie ankommt. Viermal 40.000 Reichsmark verschossen, in die Binsen gejagt. Über UK meldet sich der Flottillenchef und befiehlt Kursänderung auf 270 Grad; offenbar will er vom Gegner geschossenen Torpedos ausweichen. Aber der hat die angreifenden deutschen Torpedoboote noch gar nicht bemerkt. Drei Minuten später erneute Kursänderung um fünf Dez nach Steuerbord auf 320 Grad. *T 25* meldet „Feind in Sicht“, aber erst nach zwei weiteren Kurskorrekturen kann der Gegner auch wieder vom Feuerleitstand *T 27* ausgemacht werden.

„Sechs Schiffe, davon fünf Zerstörergröße, einer wahrscheinlich Kreuzer. Entfernung 60 hm“ (Hektometer).

„Verstanden. Artillerie: Ziel auffassen!“

Laufend gehen jetzt die ermittelten Schusswerte von der Artillerierechenstelle an die Geschütze, werden entsprechend den eigenen Bewegungen und denen des Gegners nachgeführt. Wieder Kursänderung nach Backbord. In der Drehung will *T 25* den Sechserfächer schießen, der vorhin nicht rausging – aber nur ein Torpedo löst sich und rauscht fauchend aus dem Rohr.

„Führerboot an alle: Gesichtet zwei Schatten in rechtweisend 2-7-0 (...) – Torpedoangriff“

Befehl des Flottillenchefs

Um 2:01 Uhr befiehlt der Flottillenchef über UK Gefechtskehrtwendung nach Backbord auf 60 Grad. *T 27* legt Ruder, aber noch in der Drehung eröffnet der Gegner auf 40 Hektometer das Feuer. Sieben, acht Abschüsse blitzen drüben auf und Sekunden später zerplatzen die Geschosse mit dumpfem Knall über dem deutschen Verband, reißen ihn mit ihrem gelblichen Licht aus dem Dunkeln.

Leuchtgranaten!

Im Schein der herabschwebenden Leuchtsätze hätte man auf der Brücke von *T 27* Zeitung lesen können. Korvettenkapitän Verlohr fühlt sich wie auf dem Präsentierteller und zieht unwillkürlich den Kopf ein, da heult auch schon eine Salve des Gegners heran und detoniert im Wasser.

„Artillerie Feuererlaubnis!“, kommt es vom Führerboot,

was Verlohr auch sofort an seinen Leitstand weitergibt. Kaum ausgesprochen, feuert die eigene Artillerie. Rotgelbe Blitze zucken aus den 10,5-Zentimeter-Rohren, erhellen für Sekunden die Aufbauten des Bootes. Schuss auf Schuss geht hinaus, *T 27* feuert in schnellem Salventakt. Die Männer hinter den stählernen Schutzschilden tun ihr Bestes, wuchten die Granaten in die Ladelöcher, Verschluss zu – fertig.

„Feuer!"

In das Krachen der eigenen Artillerie, ins Heranheulen und Detonieren der feindlichen Granaten mischt sich das nervenzerreißende Kreischen der durch die Aufbauten fetzenden Sprengstücke, dazwischen die dumpfen Hammerschläge der vom Gegner gefeuerten Salven – ein Inferno!

Ein der Leckwehr zugeteilter junger Heizer ist den Anforderungen seines ersten Gefechts nicht mehr gewachsen. Im Höllenlärm der um ihn herum tobenden Schlacht verliert er die Nerven, sein Denken ist ausgeschaltet. Ohne recht zu begreifen, was er da tut, verlässt er seine Gefechtsstation, springt schutzsuchend in den Backbordkutter und verkriecht sich unter der Ducht, beide Hände fest an den Kopf gepresst.

Sekunden später wird der Kutter von einem Treffer zerfetzt!

Auch der Gegner muss Treffer hinnehmen. Wilhelm Verlohr sieht, wie das dritte Feindfahrzeug getroffen wird; sieht den grellen Punkt der explodierenden Granate und hört auch die starke Detonation. Danach schert der getroffene Zerstörer aus der Linie aus und fällt zurück, bleibt aber im Gefecht.

Mit 28 Knoten jagt *T 27* gischtend durch die See. Die Männer des vorderen Geschützes, des „Heizergeschützes", sind trotz ihres Lederpäckchens völlig durchnässt – teils durch überkommendes Spritzwasser, teils durch die Wassermassen der Aufschläge, die das Boot immer wieder ansteuert.

Die Knopfsteuerung des Rudergängers bleibt kaum einen Augenblick außer Tätigkeit. Mit den Aufschlägen kommen laufend neue Ruderkommandos, die der gut auf den Kommandanten eingespielte Gefechtsrudergänger blitzschnell ausführt. Durch diese Slalomfahrt hofft Verlohr, weitere Treffer zu vermeiden; denn da der Gegner seine Einstellungen am Geschütz nach Lage der Aufschläge verändert, ist es unwahrscheinlich, dass seine Geschosse zweimal an der gleichen Stelle einschlagen.

Um 2:12 Uhr befiehlt der Flottillenchef Fahrtverminderung auf 17 Knoten. Zwei Minuten zuvor hat *T 25* aus günstiger Position heraus erneut versucht, Torpedos loszumachen – vergeblich, sie blieben auch diesmal in den Rohren. Dafür ist die Artillerie des Bootes erfolgreicher. Sie erzielt Treffer auf dem vermeintlichen Kreuzer – tatsächlich handelt es sich bei dem Feindverband um fünf Zerstörer –, auf dem daraufhin die vorderen Geschütze schweigen. Als wenig später *T 25* zwei auf das Boot zulaufende Blasenbahnen meldet, in die es jedoch hineinsteuert, sodass die Torpedos an beiden Seiten vorbeilaufen, gehen die deutschen Boote wieder mit der Fahrt hoch auf 28 Knoten.

Um 2:16 Uhr wendet der Gegner und versucht, den deutschen Verband in die Zange zu nehmen. Im hellen Licht der immer wieder am Himmel zerplatzenden Leuchtgranaten sieht Wilhelm Verlohr, wie der zu beiden Seiten der Flottille aufdampfende Gegner *T 25* unter konzentriertes Feuer nimmt. 25 lange Minuten jagt *T 25* mit Hartruderlage kreuz und quer durch einen Wald von Aufschlägen, wird von herabstürzenden Wassersäulen regelrecht überflutet und erhält in dem Geschosshagel lediglich einen einzigen, unbedeutenden Treffer. Er schlägt in den Backbordanker, reißt einen Flügel weg und hinterlässt ein großes Loch zwischen Oberdeck und Bordwand.

Danach gibt der Gegner das Rennen auf. Um 2:52 Uhr bemerkt Verlohr noch den aufflammenden, grellen Lichtfinger eines starken Scheinwerfers, der suchend durch die Dunkelheit tastet und für Sekunden die Brücke von *T 25* hell erleuchtet. Dann dreht der Feindverband, der immer weiter achteraus gesackt ist, nach Norden ab.

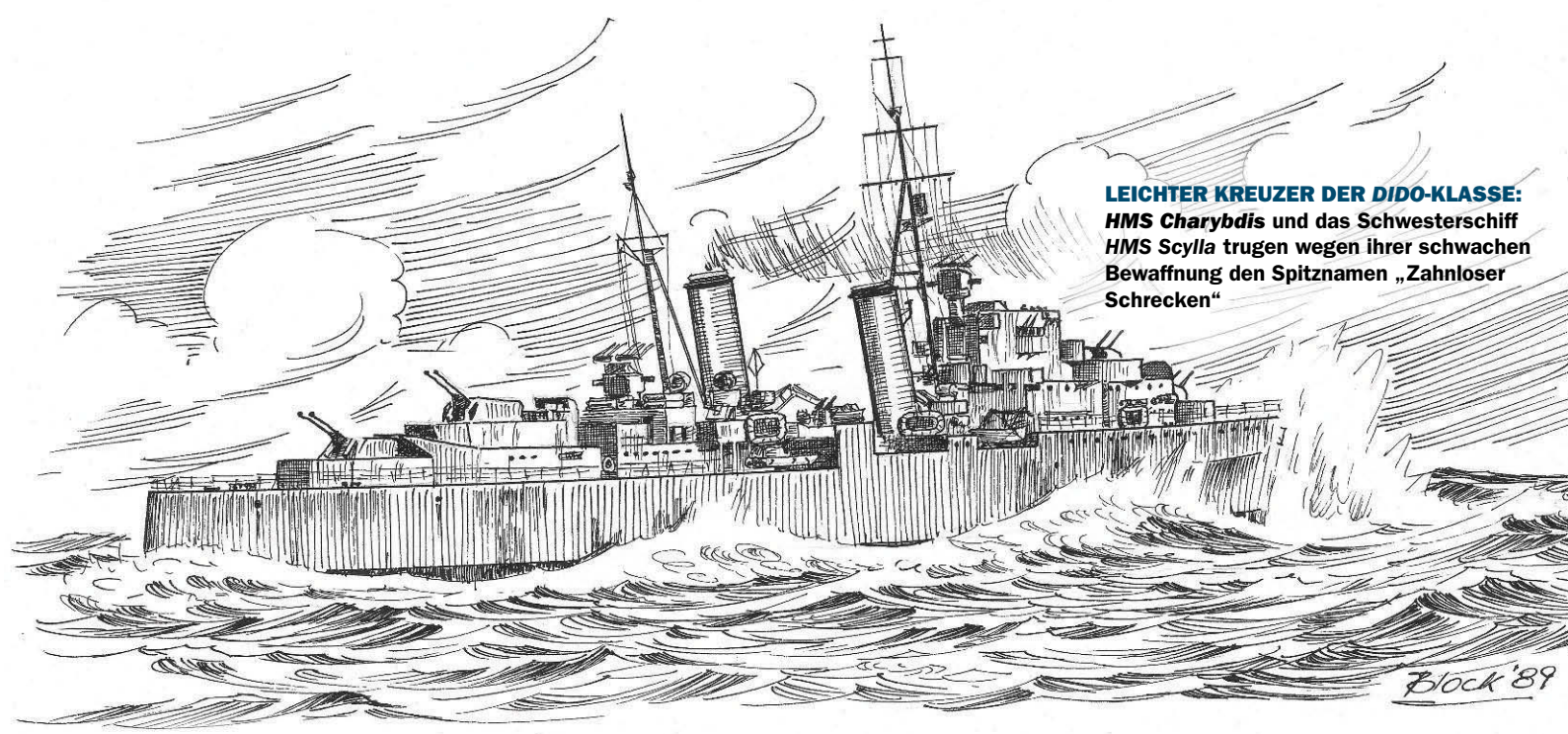
Das Artilleriefeuer ist verstummt. Die deutschen Boote formieren sich wieder in Kiellinie und nehmen direkten Kurs auf die Reede von St. Malo, wo um 7:08 Uhr der erste Anker fällt. Nach dem Krieg stellt sich heraus, dass es sich bei dem britischen Verband um die Zerstörer *Grenville, Ulster* und *Limbourne* sowie drei Geleitzerstörer der *Hunt*-Klasse handelte, wobei die Geleitzerstörer nicht an den deutschen Verband herankamen. Aber mit *Grenville* und *Limbourne* sollte es nicht die letzte Begegnung gewesen sein.

„Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: In der Nacht zum 23. Oktober 1943 fand im Kanal ein Gefecht zwischen eigenen Torpedobooten und einem überlegenen britischen Kreuzerverband statt. Hierbei errangen die deutschen Seestreitkräfte einen vollen Erfolg. Sie versenkten einen britischen Kreuzer und torpedierten außerdem zwei Zerstörer. Eigene Schäden und Verluste traten nicht ein." So schallt es aus den Lautsprechern der Volksempfänger, so steht es im Kriegstagebuch des OKW. Wie es dazu kam, schilderte in einem persönlichen Gespräch mit dem Autor der Maschinenmaat Heinz Brenner von *T 27* und so steht es auch in der Chronik des Bootes.

Ein grauer, regenschwerer Herbsttag hängt über der Biskaya, als die 4. *T*-Flottille mit den Booten *T 23* (Führerboot), *T 26*, *T 27*, *T 22* und *T 25* am späten Nachmittag des 22. Oktober 1943 ihren Stützpunkt Brest verlässt, um die Fernsicherung des Dampfers *Münsterland* zu übernehmen und das Schiff sicher nach Cherbourg zu geleiten.

War das Hafenwasser schon reichlich kabbelig, so empfängt die Boote draußen eine unruhige See, die ihnen mit weißen Schaumkronen entgegenrollt. Mit gischtumsprühtem Vorschiff preschen die Boote durch das schwarzgrüne Wasser. Immer wieder wehen Gischtfahnen längsdeck und mischen sich mit dem feinen Regen, der die Männer in ihrer schweren Lederbekleidung allmählich durchnässt. In der Steuerbord-Brückennock seines Bootes steht Korvettenkapitän Wilhelm Verlohr und starrt mit seinem Doppelglas schweigend in die Dunkelheit, die an diesem Tag früher als sonst hereingebrochen ist. Das Boot folgt mit hoher Fahrt dem Vordermann und hin und wieder hört der Kommandant das monotone „zwanzig mehr", „zehn weniger" seines Ersten Wachoffiziers, mit dem dieser die erforderlichen Umdrehungen an die Maschine weitergibt, um den Abstand zum vorausfahrenden *T 26* exakt einzuhalten.

Gleichmäßig laufen die Maschinen ihre Fahrtstufe – Stunde um Stunde, Meile um Meile. Ab und zu klappt ein Schott in dem abgedunkelten Boot, klirrt Metall gegen Metall, sonst herrscht Ruhe an Bord. Nur gedämpft sprechen die Männer der aufgezogenen Steuerbord-Kriegswache, wenn sie ihre Beobachtungen austauschen. Um Mitternacht, das



LEICHTER KREUZER DER *DIDO*-KLASSE: ***HMS Charybdis*** **und das Schwesterschiff** ***HMS Scylla*** **trugen wegen ihrer schwachen Bewaffnung den Spitznamen „Zahnloser Schrecken“**

wissen sie, beginnt für sie die kritische Zeit; dann kommen sie in jenes Seegebiet, in dem der Gegner schon oft deutschen Einheiten auflauerte.

Nach Mitternacht wird die Sicht schon wieder etwas klarer. Aus den am Himmel dahinziehenden Wolkenfetzen tritt dann und wann die schmale Sichel des abnehmenden Mondes hervor, die die schäumende Hecksee der Boote weithin sichtbar leuchten lässt. Und eine solche Hecksee ist es auch, welche die Ausguckposten des Führerbootes als Erstes von dem herannahenden Gegner sehen, nachdem die Funkmessortung bereits Alarm gegeben hat.

Auf der anderen Seite des Kanals hatte nämlich der Geheimdienst Seiner Majestät vom bevorstehenden Auslaufen der *Münsterland* aus Brest Wind bekommen und die Royal Navy alarmiert. Die Admiralität handelte schnell – zu schnell. In aller Eile wurde in Plymouth ein aus sieben gerade greifbaren Schiffen bestehender Kampfverband zusammengestellt und noch am Abend desselben Tages – eben des 22. Oktober – in Marsch gesetzt mit dem Ziel, den deutschen Dampfer zu jagen und zu vernichten.

Es waren *HMS Charybdis*, ein 7.000-Tonnen-Kreuzer der *Dido*-Klasse mit acht 11,4-Zentimeter-Geschützen in vier Doppeltürmen, die Flottenzerstörer *Grenville* und *Rocket* sowie die vier Geleitzerstörer *Limbourne, Talybont, Stevenstone* und *Wensleydale*. Eine höchst seltsame Ansammlung von Kriegsschiffen, die da auszog, die Deutschen das Fürchten zu lehren: Die *Charybdis*, gerade erst aus dem Mittelmeer zurückgekehrt, ist ein Flugabwehrkreuzer und verfügt über keinerlei Erfahrung für ein Gefecht mit Überwasser-Streitkräften. Die beiden Flottenzerstörer sind mit 36 Knoten durchaus schnelle Schiffe, während die Geleitzerstörer mit nur 28 Knoten Höchstgeschwindigkeit nicht so recht in diesen Verband passen wollen. Da ist der Kreuzer mit seinen 32 Knoten schneller. Zudem hat keines der Schiffe, weder der Kreuzer noch die Flottenzerstörer, jemals zuvor mit den Geleitzerstörern gemeinsam operiert.

Der britischen Taktik gemäß, die diese Vorstöße „Tunnel“ nennt und die andere Einheiten schon des Öfteren praktiziert haben, läuft der Kampfverband zur französischen Küste und geht dann mit 14 Knoten parallel zur Küste auf Westkurs, um die Münsterland abzufangen. Doch der britische Verband, der den Booten der 4. *T*-Flottille artilleristisch klar überlegen ist, operiert jetzt völlig zusammenhanglos – *„acted without cohesion“*, wie Antony Preston in seinem Sachbuch *Destroyers* wörtlich schreibt. Die überhastete Zusammenstellung der Schiffe in eine solch unglückliche Formation wird sich bitter rächen.

Der Chronometer an Bord des führenden Kreuzers zeigt 1:30 Uhr, als der Radaroperator des Schiffes die ihm wohlbekannten Zacken auf seinem Bildschirm sieht und den Kontakt zur Brücke meldet. Daraufhin lässt der Kommandant, Captain Voelcker, die Fahrt erhöhen und gibt auch über Funk einen entsprechenden Befehl an die in Linie folgenden Zerstörer, die den Befehl jedoch nie empfangen. Lediglich die am Schluss laufende *Wensleydale* fängt das

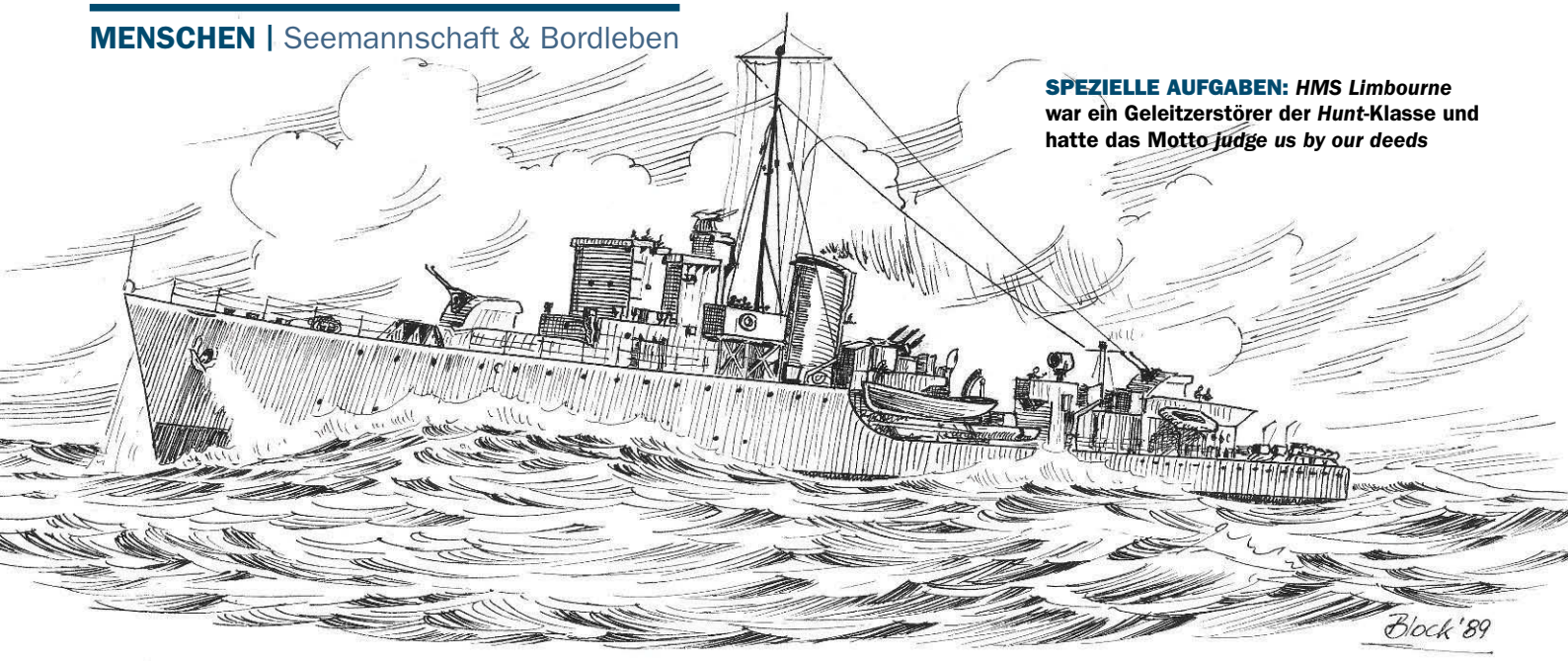
Das Artilleriefeuer ist verstummt. Die deutschen Boote formieren sich wieder

Nach Abdrehen des Feindverbandes

Signal auf und geht mit der Fahrt hoch. Tief wühlt sich das Heck des Zerstörers ins Wasser, als die Schraubenumdrehungen schneller werden und 19.000 ungebremste Pferdestärken das Boot vorwärts jagen – direkt in den Schauer hinein, der in diesem Moment auf die See niedergeht.

Den Männern auf der offenen Brücke peitscht der Regen ins Gesicht, als sie die schemenhaften Umrisse der vor ihnen laufenden *Stevenstone* auf sich zukommen sehen. Mit Hartruder kann die *Wensleydale* gerade noch ausweichen, dann prescht der Zerstörer mit 26 Knoten an seinem immer noch 14 Knoten laufenden Schwesterboot vorbei.

Ein ziemlich in Unordnung geratener britischer Verband, der in diesem Moment vor der nordbretonischen Küste unweit des Golfes von St. Malo auf die gefechtsklaren deutschen Torpedoboote stößt; denn auf dem Führerboot hatte man den Gegner schon frühzeitig mit dem Funkmessgerät geortet und Alarm gegeben.



SPEZIELLE AUFGABEN: ***HMS Limbourne*** **war ein Geleitzerstörer der** ***Hunt*****-Klasse und hatte das Motto** ***judge us by our deeds***

Um 1:36 Uhr erneute Ortung rechts voraus. Die Spannung auf den deutschen Booten wird schier unerträglich. Die Gefechtsstationen sind besetzt – die Geschütze, die Rohrsätze. Die BÜ stehen bereit und warten auf die Schussdaten von den Leitständen. Die Männer wissen, dass der Gegner auf sie zuläuft. Mit weit aufgerissenen Augen starren sie ins Dunkel, dorthin, wo die feindlichen Schiffe auftauchen müssen. Wer zuerst schießt, hat die besseren Chancen.

Es ist 1:42 Uhr, als der Torpedooffizier des Führerbootes einen Schatten in rechtweisend 80 Grad in der Optik seines Torpedozielapparates erkennt, Sekunden darauf meldet er einen großen und zwei kleinere Schatten auf Gegenkurs. Jetzt reißt Korvettenkapitän Kohlauf die Initiative an sich. Er weiß, dass er handeln muss, bevor der große Schatten, den er auch richtig als Kreuzer erkennt, seine überlegene Artillerie gegen die deutsche Flottille einsetzen kann.

„Führerboot an alle: Feuererlaubnis für Torpedoangriff! Fächer schießen! Wendung zwölf Dez Steuerbord!“

T 23 prescht vor, während es noch Ruder legt. Dichtauf folgen *T 26* und *T 27*. Auf den Booten schwenken die Rohrgruppen aus, von der Torpedozielsäule gehen die Schusswerte an die Rohrführer. Das Führerboot schießt als Erstes.

„Fächer – lllos!“

Einmal, zweimal, dreimal … ertönt das Zischen, als die Pressluft auf die Ausstoßkolben wirkt und diese die Torpedos mit ihren tödlichen Ladungen aus den Rohren drücken. Aufspritzend tauchen die Aale ins dunkle Wasser und laufen auf der eingestellten Tiefe ihren Kollisionskurs.

„Abkommen auf den Großen da!“, ruft Korvettenkapitän Verlohr seinem TO zu, der an der Zielsäule steht und den Kreuzer bereits anvisiert. Sekunden nach dem Schuss des Führerbootes rauscht auch auf *T 27* der Fächer mit Zielrichtung auf den Kreuzer aus den Rohren, und noch während die Torpedos die See durchpflügen, reagieren die bis jetzt ahnungslosen Engländer.

Auf 36,5 Hektometer eröffnen sie das Feuer!

Leuchtgranaten zerplatzen am nächtlichen Himmel und tauchen die angreifenden Torpedoboote unvermittelt in gleißendes Licht. Auf der Brücke von *T 27* ziehen die Offiziere die Köpfe ein, warten auf die Einschläge, die mit der nächsten Salve unweigerlich folgen müssen. Doch zu einer weiteren Salve kommt der Kreuzer nicht.

Das Leuchtzifferblatt auf Wilhelm Verlohrs Armbanduhr zeigt 1:46 Uhr, als an der Backbordseite des Kreuzers eine hohe Wassersäule aufsteigt, vermischt mit Flammen und schwarzem Sprengstoffqualm. Sekunden später hallt der krachende Donner der Explosion herüber.

Torpedotreffer!

Der Kreuzer bäumt sich auf, krängt unter der Wucht der Detonation nach Steuerbord, schwingt dann zurück und sackt gleich achtern langsam tiefer. Einer der von *T 23* gefeuerten Torpedos hat die Bordwand in Höhe des achteren Kesselraumes aufgerissen. Tonnenweise strömt das Wasser durch das Riesenleck ins Schiff, das schnell eine Backbordschlagseite von 20 Grad hat. Verzweifelt versuchen die Heizer, aus dem schnell volllaufenden Kesselraum an Oberdeck zu gelangen, da kracht ein zweiter, von *T 27* gefeuerter Torpedo ins Schiff.

Wieder die masthohe, flammende Wassersäule, als das Unterwassergeschoss die Bordwand des achteren Maschinenraumes sprengt. Das Schiff wird wie von einer Riesenfaust geschüttelt – Stahlplatten zerbersten, werden mit Planken und menschlichen Körpern hoch durch die Luft geschleudert und stürzen aufspritzend ins Meer. Auf dem Kreuzer bricht die Stromversorgung zusammen, seine Schlagseite nimmt weiter zu.

Das endgültige Aus für den waidwunden Kreuzer, der im Schein der herabschwebenden Leuchtsätze einen gespenstischen Anblick bietet. Brennend, mit dem Heck tief im Wasser liegend, schiebt er sich mit rauschender Bugwelle durch die See. Immer noch ist Fahrt im Schiff, denn diese Masse von gut 7.000 Gewichtstonnen lässt sich nicht so einfach stoppen. Nach wenigen Minuten hat die Schlag-

Anmerkung des Autors

Die Reaktion des jungen Heizers von *T 27*, der sich während des Gefechts in einem Kutter versteckt hatte und von einem Treffer verletzt wurde, ist von dem Maschinenmaat Heinz Brenner aus Iserlohn bestätigt worden. Er versicherte, dass der Heizer wegen seines Vergehens vom Kriegsgericht in ein Bewährungsbataillon abkommandiert wurde, den Krieg aber überlebt hat.

seite 50 Grad erreicht, als erneut krachender Donner die Luft erzittern lässt. Ein weiterer Torpedo hat sein Ziel gefunden und ist am Vorschiff der *Limbourne* detoniert. Mit abgerissenem Vorschiff bleibt der Zerstörer liegen und muss aufgegeben werden.

In diese grausige Szenerie zerstörter Schiffe und schreiender Menschen rauscht von achtern die *Wensleydale* hinein. Die im aufgewühlten Wasser um ihr Leben kämpfenden Schiffbrüchigen sehen zu ihrem Entsetzen, wie der geisterhaft aus der Regenbö herauskommende Zerstörer den beiden Wracks gerade noch ausweichen kann; sehen den immer riesiger werdenden Bug, der genau auf sie zuhält und dem sie nicht entfliehen können.

Dann ist der Zerstörer da!

Was von der Masse des Schiffskörpers nicht gleich untergepflügt wird, gerät durch die Sogwirkung in den Mahlstrom der gut drei Meter durchmessenden, rasenden Schrauben und wird dort zerfetzt. Die Hecksee der *Wensleydale* färbt sich rot!

Unter dem Schock der Torpedotreffer und dem zweifachen Schiffsverlust drehen die Engländer ab, ohne sich auf ein Gefecht eingelassen zu haben. Sie sind jetzt führerlos, denn der Kommandant der *Limbourne* hätte nach dem Ausfall der *Charybdis* die Führung des Verbandes übernehmen sollen. Nach britischen Angaben sinkt der Kreuzer um 2:30 Uhr.

Als der Kommandant der *Grenville* die Führung übernimmt, beginnen die Briten um 3:45 Uhr mit der Suche nach Überlebenden. Von der *Charybdis* können nur 107 Mann gerettet werden, 464 Seeleute haben den Untergang ihres Schiffes nicht überlebt. Von dem torpedierten Zerstörer kehren 42 Besatzungsmitglieder nicht zurück, das treibende Wrack wird um 6:40 Uhr durch Torpedoschuss der *Talybont* versenkt.

Zur Erinnerung an die vielen Gefallenen des Kreuzers, deren Leichen nach und nach an die Küste der Kanalinsel Guernsey angetrieben und dort in einem Massengrab beigesetzt wurden, findet auf der Insel alljährlich ein Gedenktag statt – der *Charybdis*-Day, an dem die Inselbewohner einen Kranz auf das große Grab legen.

„Feuererlaubnis für Torpedobootangriff! Fächer schießen! Wendung zwölf Dez Steuerbord“

Korvettenkapitän Kohlauf

Die deutschen Torpedoboote laufen nach dem Gefecht nach St. Malo und ankern kurz nach 7 Uhr auf Dinard-Reede. Für sein entschlossenes Handeln, das letztlich diesen überraschenden Sieg ermöglichte, erhält Korvettenkapitän Kohlauf das Ritterkreuz, der Kommandant des Führerbootes, Kapitänleutnant Paul, das Deutsche Kreuz in Gold. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Das legendäre Gefecht zwischen der US-Fregatte *Constitution* und der britischen Fregatte *Guerierre* im Amerikanisch-Britischen Krieg von 1812

GeraMond

Wir sind Experten im Modellbau. All unser Wissen gibt es in Büchern, Magazinen sowie digital. Kompetent und detailreich. Klar und strukturiert. Bei uns ist jeder Spezialist für Männersachen!

Wir suchen zum nächst erreichbaren Zeitpunkt einen

Verantwortlichen Redakteur „Modellfan“ (m/w)

Wie Sie uns unterstützen können:
- Planung und Konzeption der Ausgaben zusammen mit dem Team
- Bild- und Textredaktion, Verfassen eigener Artikel und Reportagen
- Koordination und Briefing freier Autoren und Fotografen
- Pflege und Entwicklung unseres Netzwerks mit Handel, Industrie und Herstellern

Was Sie mitbringen sollten:
- Sehr gutes themenspezifisches Fachwissen
- Überdurchschnittliches Engagement und Freude an teamorientierter Zusammenarbeit
- Ausgeprägtes Organisationstalent und ergebnisorientierte Arbeitsweise
- Hohe Sozialkompetenz und offener Kommunikationsstil
- Wünschenswert wäre eine solide, praxisorientierte journalistische Ausbildung

Es erwartet Sie eine herausfordernde, mit hohen Freiheiten und Eigenverantwortung verbundene Position.

Sie sind an der Aufgabe interessiert?
Dann senden Sie Ihre ausführlichen Bewerbungsunterlagen (max. 5 MB) bitte an:
GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, z. Hd. Frau Denise Fischer,
Infanteriestraße 11a, 80797 München oder per Email an bewerbung@verlagshaus.de.

GeraMond ist einer der führenden Verlage für Special-Interest-Publikationen im Bereich Verkehrsgeschichte und -technik. Unsere Leser begeistern wir u.a. mit folgenden Marken:

ModellFan
FLUGZEUG CLASSIC
Clausewitz
Militär&Geschichte
SCHIFFClassic

Ein Unternehmen von
GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Neue Serie
Filmklassiker

Kriegsdrama: *Die Caine war ihr Schicksal*

BURN-OUT AUF HOHER SEE

Eine *USS Caine* hat es in der US Navy nie gegeben – und somit auch keine Meuterei! Das US-Verteidigungsministerium legt 1953 großen Wert auf diese Feststellung … Doch Herman Wouks Erfolgsroman *The Caine Mutiny* spielte mit der Möglichkeit vieldeutig zu Ende

Von Stefan Bartmann

Im September 1954 kommt *The Caine Mutiny* unter dem schwerblütigen Titel *Die Caine war ihr Schicksal* in westdeutsche Kinos. Ziviles Publikum, die Wiederbewaffnung der Deutschen ist nur mehr eine Frage der Zeit … Die Story spielt im Krieg, 1943/44, doch es ist kein Kriegsspektakel. Die Eröffnungsszene hätte einem Rekrutierungsfilm der US Navy entnommen sein können: Die Kadetten sehen aus wie frisch gewaschen und blicken erwartungsvoll in eine gloriose Zukunft. Helden auf Abruf.

Der junge Fähnrich Willis „Willie" Keith, fescher Absolvent der Marine-Akademie, hat sich die zackige Abschlussrede seiner Ausbilder anhören dürfen. Sie wird auf seinem ersten Kommando für beträchtliche Fallhöhe sorgen. Bald danach steht ihm die Enttäuschung ins Gesicht geschrieben, als er einen ersten Blick auf einen schwimmenden Müllcontainer namens *USS Caine* im Hafen von San Francisco wirft und in die Mannschaft eingeführt wird; eine Szene voller Komik. Der unbedeutende, abgehalfterte Minensuchzerstörer aus der großen Pazifikflotte wird nur mehr vom „Dreck zusammengehalten", wie ein Seemann zutreffend höhnt. Auf diesem schwankenden Schauplatz spielt der erste Akt des Dramas.

Auch der leutselige Kapitän DeVriess scheint Keith ohne Rückgrat wie das Schiff selbst. Daher begrüßt er dessen baldige Ablösung durch den trockenen Pedanten Lieutenant Commander Philip Queeg. *„He's certainly Navy"* („Ein echter Navy-Offizier"), jubelt Keith. *„So was Captain Bligh …"* („Genau wie Captain Bligh"), ergänzt Nachrichtenoffizier Tom Keefer (der in dieser Ge-

GEGENSATZ: Der junge Keith (links) symbolisiert die Zukunft der US Navy. Der alte, ausgebrannte Queeg hat keine Chance Foto: Mireho

EINE VIELSAGENDE SZENE: Kapitän Queeg wird den verlorenen Respekt seiner Mannschaft nicht mehr zurückgewinnen

Foto: Mireho

schichte noch seine Rolle spielen wird) mit typischer Ironie. Gerade dieser vielsagende Querverweis auf den Kapitän der *HMS Bounty* ist aus der deutschen Synchronfassung verschwunden.

Keith hat bald Gelegenheit, seine Meinung zu revidieren. Denn Queeg „geht nach dem Buch" und verunsichert durch eigenwillige Ticks. Zudem offenbart sich seine seemännische Unfähigkeit oder, was bedeutend schlimmer ist, seine Feigheit. Auch das Abwälzen eigener Fehler auf Untergebene kommt in keiner Waffengattung gut an. Keefer weist Lieutenant Stephen Maryk, Nummer Zwei an Bord, verschwörerisch auf die paranoiden Symptome hin. Der schleichende Verlust an Respekt und Loyalität raubt Queegs letzte Selbstkontrolle. Seine Offiziere, die er in einer entwürdigenden Ansprache indirekt um Beistand bittet, versagen ihm diesen daraufhin.

„Taifun Cobra"

Zur Hochform läuft Queeg wegen einer Bagatelle auf. Ein gestohlenes Erdbeer-Dessert veranlasst den sturen Queeg zu einer detektivischen Maßnahme, die Schiff und Mannschaft auf den Kopf stellt. Spätestens jetzt dämmert Maryk, der bereits eine Art Logbuch über den geistigen Verfall seines Kapitäns angelegt hat, dass eine gewichtige Entscheidung auf ihn zukommt.

Doch Maryks Hemmungen sind beträchtlich. Moralischen Beistand erhofft er sich durch einen Besuch bei Admiral Halsey, dem er die Lage schildern will. Nun macht ihm ausgerechnet Keefer klar, wie vergeblich dieses Unterfangen ist. Maryk ist ganz auf seinen gesunden Menschenverstand angewiesen. Eine verfahrene Situation, die bald unter äußeren Umständen eskaliert.

Das Datum der vermeintlichen „Meuterei" (nämlich der 22. Juli 1944) kollidiert mit den Daten des ganz realen Typhoon Cobra, der am 18. Dezember 1944 östlich der Philippinen tobte. Das Unwetter wurde als „Halsey's Typhoon" berühmt. Und tatsächlich suchte der tropische Wirbelsturm Admiral William Halseys Task Force 38 heim und verschlang drei Zerstörer.

Der Taifun bildet den dramatischen Hintergrund für Queeks Absetzung, als die *Caine* zu kentern droht und alles auf dem Spiel steht: Maryk übernimmt das Kommando und kann das Ruder noch mal herumreißen, buchstäblich. Eine Entscheidung mit Folgen, versteht sich. Ein Kriegsgericht wird über den einmaligen Vorfall zu urteilen haben. Erst jetzt schält sich der Kern der Erzählung heraus, keineswegs maritimes Abenteuergarn.

Kontroverser Bestseller

Der Schriftsteller Herman Wouk legt in seinem dritten Roman dem Leser gut 700 Seiten vor. Der Ex-Marinemann wusste, wovon er schrieb. Das US-Verteidigungsministerium (DoD) hätte sein Buch, das 1951 erschienen war und schnell zum Bestseller avancierte, wohl gern aus den Regalen getilgt. Eine Meuterei auf einem Schiff der US Navy – empörender Gedanke! Auf der Leinwand wollte das DoD diese Story nicht sehen, fiktiv oder nicht.

In Washington wie in Hollywood weiß man, dass Verfilmungen von Stoffen aus der Welt des Militärs ohne deren massive Unterstützung kaum zu stemmen sind. Aus diesem Grund fassten die großen Filmgesellschaften den kontroversen *Caine*-Stoff mit spitzen Fingern an. Doch als der renommier-

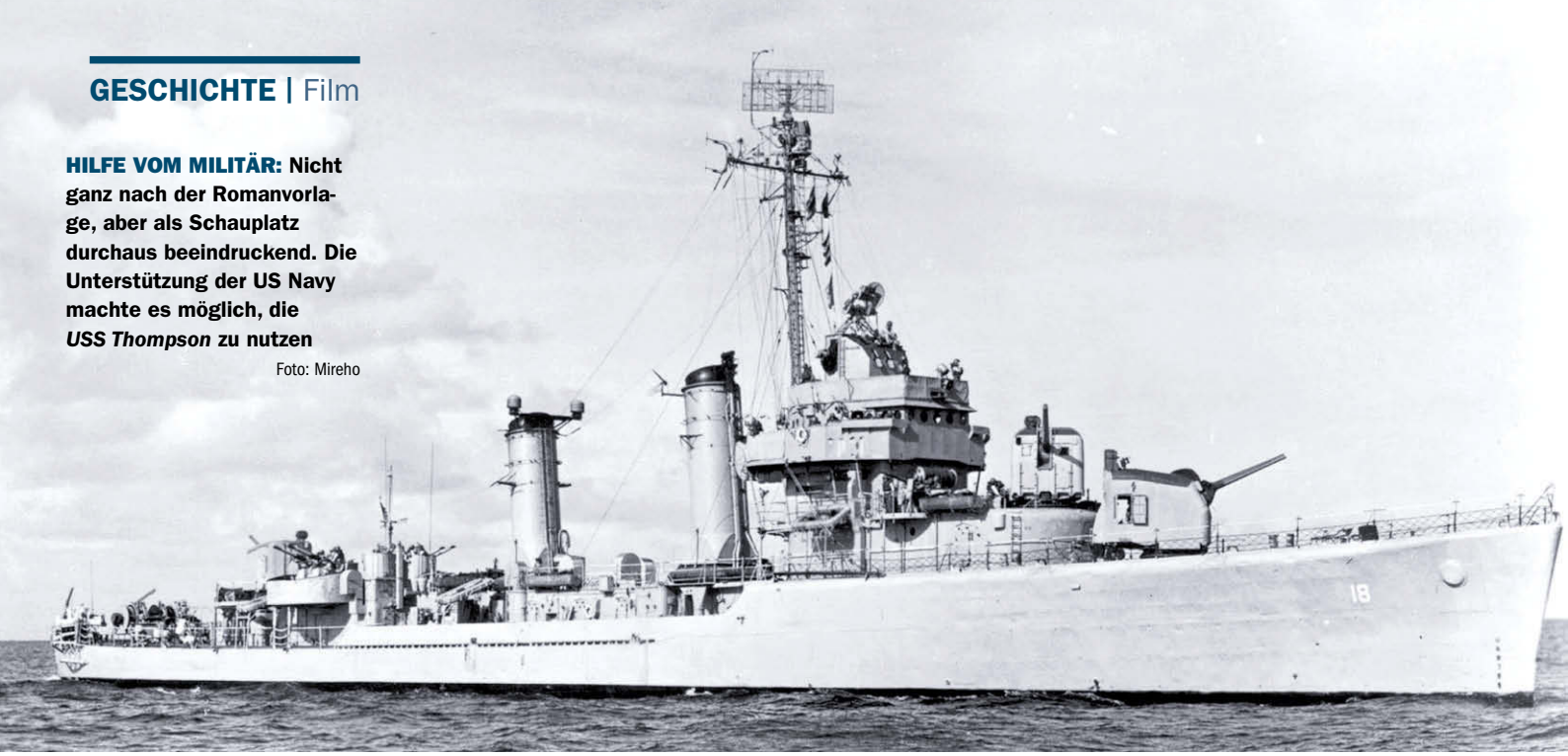
HERMAN WOUK *Die Caine war sein Schicksal*

Der Autor der *Caine Mutiny* ist inzwischen 102 Jahre alt. Der Sohn russisch-jüdischer Eltern, Jahrgang 1915, lebt heute in Palm Springs. 2016 veröffentlichte er seine Memoiren. Herman Wouk wusste, wovon er in seinem Erfolgsroman sprach. Im Krieg hatte er drei Jahre aktiven Dienst an Bord eines Minensuchzerstörers im Pazifik geleistet. Nicht ohne Stolz verrät er diesen biografischen Umstand im Nachwort seines Buches.

Es ist ein Blick zurück ohne Zorn. Der ätzende Hohn eines Joseph Heller, der in dem 1961 erschienenen Anti-Kriegsroman *Catch-22* mit der USAAF als einem Haufen von Irren und Kriegsgewinnlern abrechnete, ging Wouk völlig ab. Seine *Caine*-Story wirkt heute vergleichsweise erbaulich wie ein Rekrutierungsplakat, im Film umso mehr.

DER AUTOR: Sein dritter Roman wurde sein berühmtester. Herman Wouk schrieb kenntnisreich, doch ohne Zorn

Foto: ullstein bild/AKG



HILFE VOM MILITÄR: Nicht ganz nach der Romanvorlage, aber als Schauplatz durchaus beeindruckend. Die Unterstützung der US Navy machte es möglich, die *USS Thompson* zu nutzen
Foto: Mireho

te Pulitzer-Preis 1952 das Buch quasi in den literarischen Adelsstand erhob, sah sich das DoD offenbar zu einem wohlwollenderen Blick auf das Werk gezwungen.

Rechtzeitig hatte sich der Produzent und Regisseur Stanley Kramer die Filmrechte geschnappt. Kramer, „das gute Gewissen Hollywoods" und bekannt für seine künstlerische Integrität, war seit 1951 für Columbia Pictures tätig. Sein Hauptdarsteller stand frühzeitig fest. Kramer favorisierte Humphrey Bogart für die Rolle des psychisch labilen Queeg.

Diese Besetzung war anfangs nicht unumstritten. Mit seinen 53 Jahren war Bogart um etwa 25 Jahre zu alt für diesen Part. Doch Bogart ließ keinen Zweifel daran, dass er die schwierige Rolle unbedingt haben wollte. Der rüpelige Harry Cohn, Chef von Columbia Pictures und „meistgehasster Mann Hollywoods", wie es hieß, nutzte Bogarts Begeisterung kühl aus und blieb deutlich unter der üblichen Gage für einen Star. Bogart akzeptierte.

Regie sollte Edward Dmytryk übernehmen, ein linksliberaler Regisseur, der sich 1947/48 wegen „kommunistischer Umtriebe" zu verantworten hatte. Dmytryk ging sogar eine Zeit lang ins Gefängnis; er verriet schließlich seine gleichgesinnten Kollegen und durfte wieder arbeiten. In diesem bedrückenden kulturellen Klima entstand *The Caine Mutiny*.

„Anders als in Wouks Buch zieht im Film der neurotische Commander Queeg alle Aufmerksamkeit auf sich"

Der Beitrag des Schriftstellers Wouk zum *Caine*-Drehbuch sei „desaströs" gewesen, so der Regisseur. Das ursprüngliche Skript von Stanley Roberts umfasste noch 190 Seiten; weitere 50 musste man tilgen. Auch die Wünsche des DoD wollten bedacht sein. Diesen ausufernden Text auf zwei Filmstunden eingedampft zu haben, ist eine Leistung für sich. Was blieb, war die dramatische Essenz.

Keith versus Queek

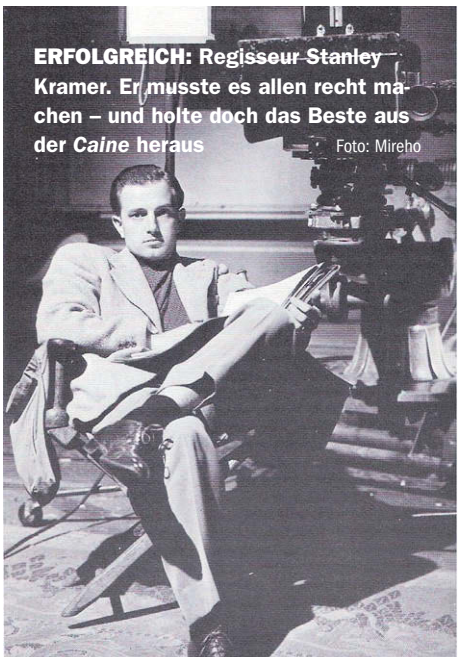
Im Buch stellte Wouk seinen – etwas unsteten – Fähnrich „Willie" Keith in den Fokus der Erzählung; im Film zieht der neurotische Queeg alle Aufmerksamkeit auf sich. Um die sensible Navy nicht abzustoßen, ließ ihm das Script alle gebotene Schonung zuteil werden. In der Leinwandversion ist der vermeinlich paranoide Queeg vielmehr das Opfer eines heute modern gewordenen Burn-Outs. Die Abneigung, die er in seiner Crew provoziert hat, wandelt sich später in Mitleid.

CAINE Ein Nachspann

Bei Publikum und Kritik kam *The Caine Mutiny* 1954 großartig an und sorgte für volle Kassen. Die Ernsthaftigkeit des Themas und die überzeugende Darstellung machten ihn zu einem der wichtigeren Filme der 1950er-Jahre. Die Anerkennung der Branche kam hinzu: Sieben Oscar-Nominierungen belohnten die Mühe. In einer deutschen Kritik hieß es allerdings, „der eigentliche Konflikt der Geschichte blieb unverbindlich". Was könnte gemeint sein?

Auf der *USS Caine* prallen zwei Welten aufeinander: die Welt des Berufssoldaten Queeg und die Welt der selbstbewussten, demokratisch gepeilten Zivilisten in Uniform, die ins Zivilleben zurückkehren, um dort wieder eigene Entscheidungen zu treffen. Im Buch ist Wouk intensiv damit beschäftigt, diesen Spannungszustand herauszuarbeiten; im Film wird er mit einem einzigen Satz angedeutet.

Wouk warf erstmals einen kühl-analytischen Blick auf die bislang gehätschelte Navy. Das ist spannend, reißerisch ist es keineswegs. Es sind innere Kämpfe, die man hier wortreich ausfechtet. Pedantisch arbeitet sich Wouk am Soldatendasein auf See ab, an widersprüchlichen Begriffen wie Freiheit und Reglement, Ideal und Realität. Doch Anti-Militarismus zählt gewiss nicht zu seinen Themen. Erst auf der letzten Seite des Buches erfährt der Leser, dass seine Meuterer-Kolportage rein fiktiv ist ...



ERFOLGREICH: Regisseur Stanley Kramer. Er musste es allen recht machen – und holte doch das Beste aus der *Caine* heraus
Foto: Mireho

Die Darsteller neben Bogart waren bewährte Leinwandgesichter: Van Johnson (als grundanständiger und loyaler Erster Offizier Stephen Maryk) und Fred MacMurray (als zynischer Nachrichtenoffizier Tom Keefer). Der 25-jährige Robert Francis (als Fähnrich „Willie“ Keith) hatte seine Karriere gerade erst begonnen; 1955 kommt er beim Absturz eines Privatflugzeugs in Kalifornien ums Leben.

Interessante Gestalt im Hintergrund: Lee Marvin. Der Navy-Veteran, der Tonfall und Umgangsformen in der US-Kriegsmarine genau kannte, fungierte als inoffizieller Berater bei den Dreharbeiten. Ihm selbst war nur die winzige Rolle des ruppigen „Meatball“ zuteil geworden. Der virile Marvin sollte noch zu einem der bestbezahlten Schauspieler der 1960er-Jahre aufsteigen.

Das Misstrauen des DoD gegen Kramers ambitionierte Verfilmung sorgte dafür, dass sich das Projekt deutlich verzögerte. Es vergingen etliche Monate bis zum Produktionsbeginn im Juni 1953. Als das Team endlich das *Go* erhielt, war die Zusammenarbeit mit der Navy allerdings umfassend und problemlos, wie sich Regisseur Dmytryk erinnerte. (Dennoch geriet *The Caine Mutiny* zum einzigen Film seiner Art, in dessen Vorspann die großzügige Unterstützung durch die US-Streitkräfte unerwähnt blieb!)

Ein Dreh an den Originalschauplätzen San Francisco und Pearl Harbor war somit gesichert. Ebenso der Einsatz der *USS Thompson* in der Rolle der veralteten *Caine*; im Buch ist sie ein Überbleibsel aus dem Ersten Weltkrieg mit drei Schornsteinen. Auch die *USS Kearsarge* (CV-33), ein Flugzeugträger der Essex-Klasse, bekam einen Auftritt – als Admiral William Halseys Flaggschiff.

Die Navy hat diesen Carrier allerdings erst 1946 in Dienst gestellt, womit er einen Tick aus der Zeit gefallen ist. Offensichtlich wird dies aber nur bei einer Szene, in der die drei Offiziere Maryk, Keefer und Keith per Aufzug aufs Flugdeck fahren, um dem Admiral ihre Aufwartung zu machen. Im Hintergrund sieht man die ersten Jets der Navy stehen. Diese F9F Panther kamen aber erst 1949 in den Einsatz.

Die Erdbeer-Verschwörung

Um den Studio-Taifun zu erschaffen, welcher der „Meuterei“ die angemessene Bühne verleiht, zieht Hollywood alle Register der im Jahr 1953 verfügbaren Trickkiste: eine geschickte Mischung aus Modell-Szenen, Life-Action und Wasserkanonen. Kramer: „Der Taifun musste so bedrohlich wirken, dass er vor dem Kriegsgericht Bestand hatte.“ Sogar drei Jahrzehnte später, im deutschen „Boot“, wird das Ergebnis kaum überzeugender aussehen.

Nach der sicheren Rückkehr der angeschlagenen *Caine* in ihren Heimathafen beginnen die Mühlen der Militärjustiz zu arbeiten. Es ist der zweite Akt des Dramas; Schauplatz ist ein steriler Gerichtssaal. Maryk erhält eine Anklage wegen Meuterei, das schwerste Vergehen in der Welt der Kriegsmarine. Fähnrich Keith droht dasselbe. Nachrichtenoffizier Keefer, der die Saat der Insubordination in Maryk gesät hat, ist lediglich als Zeuge geladen. Keefer zieht sich später seifig aus der Affäre und lässt Maryk im Stich.

Bei der Verhandlung sieht es nicht gut aus für Maryk. Der Ankläger stellt die Kernfrage, ob ein Laie überhaupt in der Lage ist, eine ernsthafte geistige Erkrankung zu erkennen. Verteidiger Greenwald (José Ferrer) geht der Frage nach, wann die Pflicht zum Aufstand gegeben ist. Am Schluss ist es jene Handvoll gestohlener Erdbeeren, die den Zeugen Queeg vor dem Kriegsgericht heißlaufen lässt. Nach seiner Selbstdemontage herrscht nur mehr betretenes Schweigen im Saal. Queeg ist erledigt. Aber der Film geht ja noch weiter!

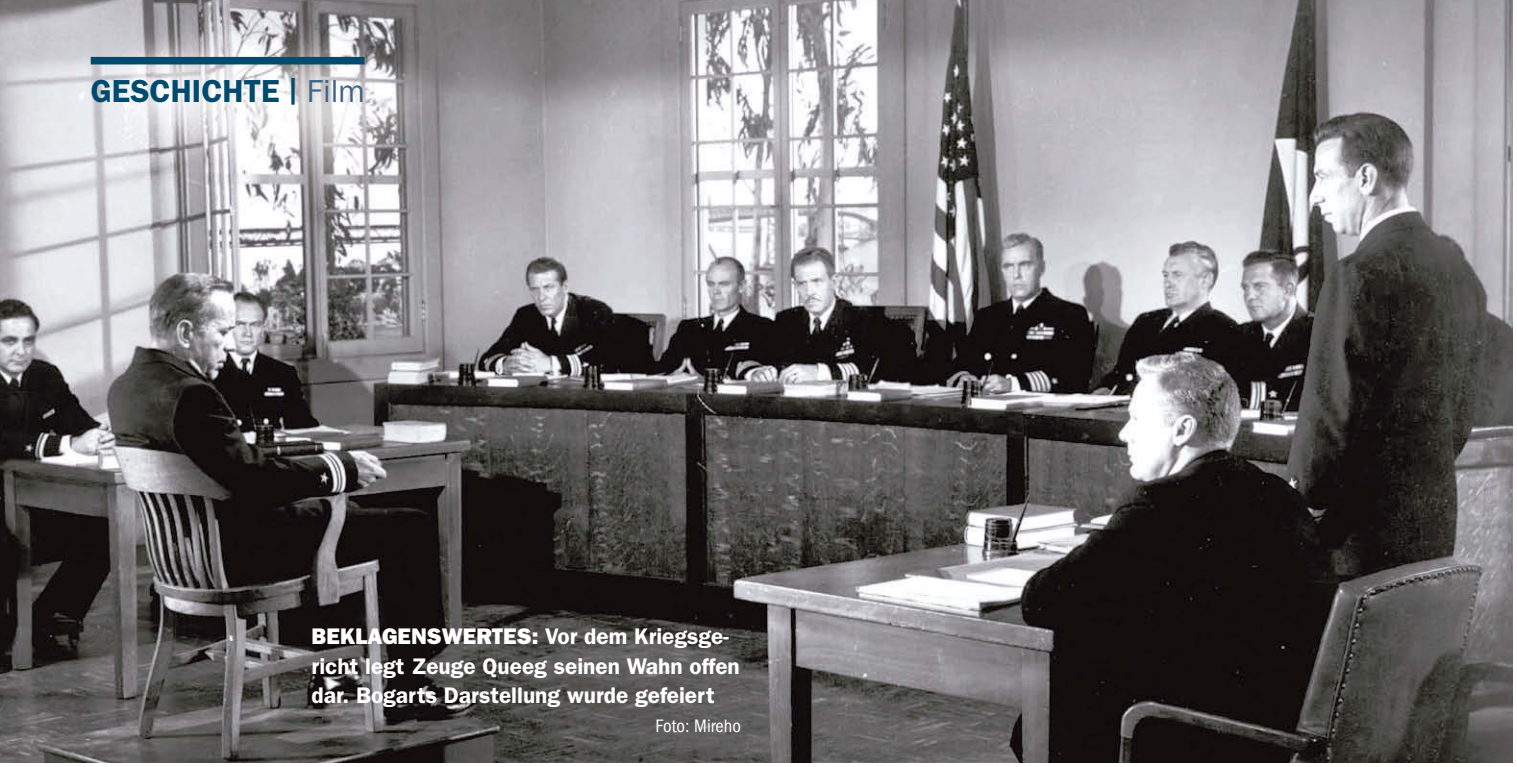
„Außerordentliche Umstände“

Dessen Arbeitstitel trifft den Konflikt punktgenau: *Authority and Rebellion*. Artikel 184 der US-Navy-Regulations besagt dies: „Es ist denkbar, dass ganz ungewöhnliche und außerordentliche Umstände eintreten können, unter denen die Enthebung eines Kommandanten durch einen Untergebenen notwendig wird, entweder indem er ihn festnimmt oder indem er ihn für krank erklärt.“ So weit, so unklar. Der Haken ist, dass der Untergebene in einem Kriegsgericht für sein Vorgehen die Verantwortung zu übernehmen hat, wie es weiter in den Ausführungen heißt.

Maryk hat gemäß des Artikels gehandelt. Der Freispruch gerät zum Sieg mit zweischneidiger Klinge. Es folgt eine Abrechnung mit Keefer, dem „Brandstifter“, der alles ins Rollen gebracht hatte. Es ist der dritte Akt des Films, der im Offizierskasino spielt. Verteidiger Greenwald – alles andere als in Feierlaune – nimmt sich Keefer vor. Der intellektuelle Nachrichtenoffizier, dem es nicht an Grips, aber sehr wohl an Loyalität fehlt, wird gedemütigt und steht letzten Endes als der einzige echte Feigling an Bord der *USS Caine* da. Es ist ein einziges Scherbengericht.

DER STURM: Queeg zeigt Nerven, er wird die Kraftprobe mit Maryk verlieren. Es ist die spannendste Sequenz der *Caine Mutiny*
Foto: Mireho

DROHENDES UNGEMACH: Queegs erste Ansprache. Als „echter Navy-Offizier“ von Keith begrüßt, ahnen die älteren Offiziere bereits den kommenden Konflikt
Foto: picture-alliance



BEKLAGENSWERTES: Vor dem Kriegsgericht legt Zeuge Queeg seinen Wahn offen dar. Bogarts Darstellung wurde gefeiert

Foto: Mireho

Greenwalds Monolog ist die finale Standpauke des Verteidigers an seine siegreich feiernden Klienten. Sein Fazit: Die „Queegs" aller Armeen – mögen sie Hanswurste, Handlanger und Kommiss-Köppe sein – haben ihre Berechtigung und verdienen Respekt. Eine erzählerische Volte des Autors. Roman und Film legen eine späte Vollbremsung hin, die Wellen überlagern sich und verplätschern zu einem unbestimmten Hintergrundrauschen. Die Queeg'sche Ehrenrettung ist vor allem die Ehrenrettung des „Systems Navy". Man darf davon ausgehen, dass eine andere Lösung das Filmprojekt seinerzeit unmöglich gemacht hätte.

Bogarts Triumph

Humphrey Bogarts einsame Leistung als Queeg – als Kapitän verachtet, allein mit seinen Problemen – sorgte für Ovationen. Die Oscar-Nominierung kam postwendend. Seine erschütternde Darstellung des neurotischen, aber im Grunde doch respektablen alten Fahrensmannes blieb lange in Erinnerung. In der finalen Szene vor dem Kriegsgericht provozierte Bogarts intensiv gespielter Zusammenbruch den Applaus des gesamten Aufnahmeteams, als diese schwierige Sequenz im Kasten war. Produzent Kramer hatte sich nicht getäuscht; Bogart war der Richtige.

Einzig Regisseur Dmytryk hatte noch lange danach seine Probleme mit diesem Film, seinem bekanntesten und kommerziell erfolgreichsten. „Eine Enttäuschung in meiner Karriere", wie er seiner Biografie anvertraute. Dmytryk weinte der womöglich verpassten Gelegenheit nach, aus großer Literatur einen großen Film zu destillieren. Was war geschehen?

Die *Caine* ist nicht der Film geworden, der er hätte werden können. Dmytryk argumentierte ernsthaft, ein dreieinhalb oder vier Stunden (!) langer Film hätte die Geschichte logischer begründet und auch die Charaktere der Figuren deutlicher herausgearbeitet.

> **„Die ‚Queegs' aller Armeen haben ihre Berechtigung – mögen sie auch Hanswurste sein"**

Auch der *romantic subplot* – die zarte Beziehung zwischen Keith und seiner Geliebten May Wynn – fügt sich nicht wirklich in den seemännisch-dramatischen Rahmen ein. Wie nicht anders zu erwarten war, hatte sich Columbia-Chef Cohn für diese zugänglichere Variante entschieden, die ein breiteres Publikum anzusprechen imstande war. Und er pochte strikt auf eine maximale Spieldauer von zwei Stunden, was den Kinos eine weitere Vorführung pro Tag ermöglichte. Geschäft ist Geschäft.

Beinahe-Meisterwerk

Dmytryk hatte wohl das Gefühl, durch kommerzielle Überlegungen um ein mögliches „ganz großes Meisterwerk" gebracht worden zu sein; so war es eben „nur" ein ziemlich guter Film geworden. Immerhin war ihm und den Autoren das Kunststück gelungen, die Fabel des Romans zu übertragen und die Navy unbeschadet davonkommen zu lassen.

Das versöhnliche Schlussbild: Fähnrich „Willie" Keith darf das Ablegemanöver befehligen, als er auf ein anderes Schiff versetzt wird. Dort herrscht der alte Kapitän DeVriess, den Keith schätzen gelernt hat. Dem Publikum leuchtet ein, dass Keith die Zukunft der Waffengattung symbolisiert; Queeg ist die Vergangenheit. Die Navy, wieder ins Lot gebracht, dampft ohne ihn über die Weltmeere.

Doch im Buch geht die Geschichte ja weiter. Alle Protagonisten machen noch Karriere auf die eine oder andere Weise. Und es erlaubt sich eine Schlusspointe: Commander Keith wird der letzte Kapitän der *USS Caine* – vor ihrer Verschrottung. ⚓

KURZKRITIK

Zeitloser Klassiker mit Patina. Ein Vergleich zwischen Verfilmung und literarischer Vorlage lohnt sich. Spürbar ist das Bemühen Hollywoods, die Navy nicht ernsthaft anzukratzen; der Schwerpunkt liegt auf den menschlichen Konflikten. Dabei drängt sich der Eindruck auf, Regisseur Edward Dmytryk habe womöglich recht gehabt: Aus diesem 720-Seiten-Werk hätte ein größerer Film werden können. Foto: Mireho

Wie gefällt Ihnen diese neue Rubrik über spannende und dramatische Marine-Filmklassiker? Bitte teilen Sie uns Ihre Meinung mit: redaktion@schiff-classic.de

SUBMARINE PIN-UP CALENDAR 2018

Exklusiv in der Jubiläums-Edition und in der Ladies-Edition!

19,95 €
★ Ladies-Edition ★

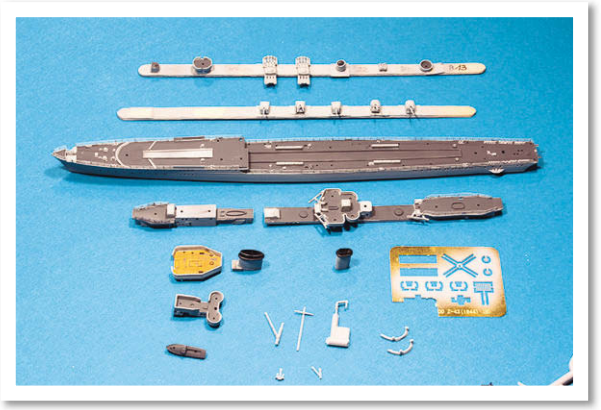
24,95 €
★ Jubiläums-Edition inklusive Poster! ★

Der beliebte Submarine Pin-up Calendar ist für 2018 in der Jubiläums-Edition und in der Ladies-Edition bereits ab jetzt verfügbar!

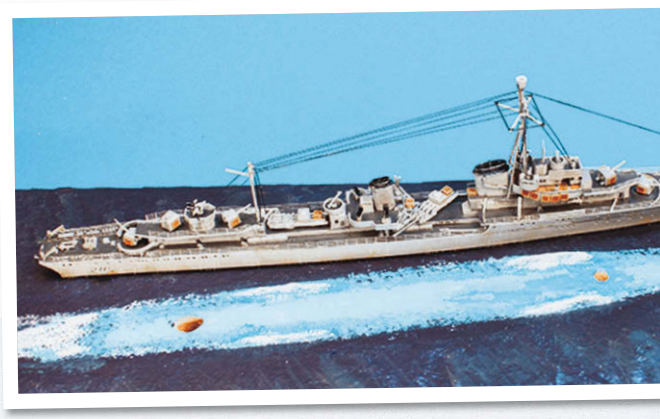
Der Kalender zeigt hübsche Deerns und knackige Kerls vor oder an Bord von U-Booten, darunter auch U 995. Sichern Sie sich Ihren Kalender, der in Marinekreisen auf der ganzen Welt mittlerweile zum Kult- und Sammelobjekt avanciert ist, noch heute!
Limitierte Auflage und nur solange der Vorrat reicht!

Maritime Servicegesellschaft mbH
Strandstraße 92
24235 Laboe

Telefon: (04343) 49 48 49 30
E-Mail: bestellung@maritime-sg.de
Onlineshop: www.maritime-sg.de



Die sehr gut verarbeiteten Details des Kits mit fotogeätzten Platinen



Deutscher Zerstörer Typ 36 B im Maßstab 1:700

Gute Mi(e)ne zum bösen Spiel

Was sich aus dem letzten fertiggestellten deutschen Zerstörer des Zweiten Weltkriegs nicht alles machen lässt! Mit etwas Eigeninitiative kann aus einem gewöhnlichen Bausatz ein schönes Diorama hergestellt werden

Von Eberhard Sinnwell

Die Firma Trumpeter hat inzwischen eine ganze Reihe deutscher Zerstörer auf den Markt gebracht. Als der Händler meines Vertrauens diesen Zerstörer anbot, griff ich zu. Es sollte ein kleines Projekt für zwischendurch sein.

Nachdem ich den Karton geöffnet hatte, erwarteten mich darin fünf Spritzgussrahmen: ein Wasserlinienrumpf aus grauem sowie eine Wasserlinienplatte und ein Unterwasserrumpf aus rotem Kunststoff. Zwei kleine fotogeätzte Platinen und ein winziger Decal-Bogen für zwei Flaggen rundeten diesen Bausatz ab.

Eine vierseitige Bauanleitung führt in neun Schritten zum Ziel. Eine farbig bedruckte DIN-A4-Seite gibt Auskunft über Lackierung und benötigte Farben. Beim Sichten der fast 250 gut detaillierten Teile (es handelt sich immerhin um ein 18 Zentimeter langes und 1,5 Zentimeter breites Schiff!) entdeckte ich Bauteil Nummer 18, bestehend aus sechs Minen.

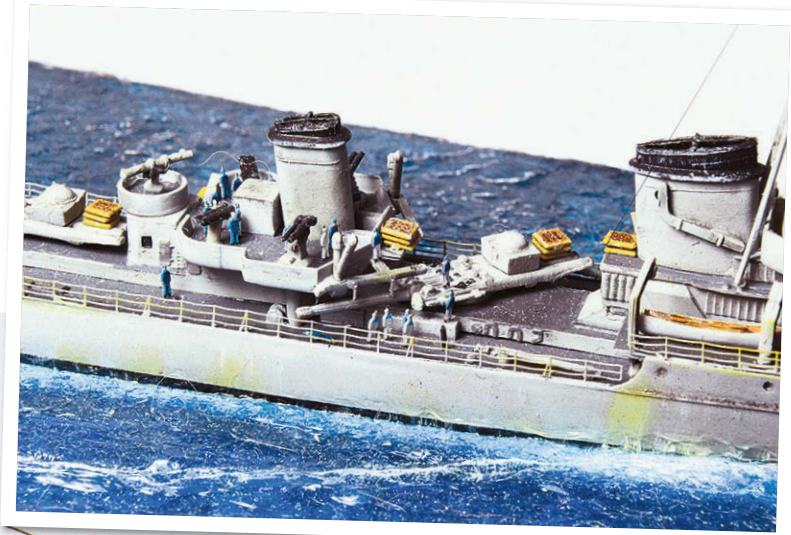
Diese Minen sind so gut ausgeführt, dass sie lediglich mit einem scharfen Skalpell auseinandergeschnitten werden müssen, um sie optimal in Szene zu setzen. Dabei kam mir die Idee, den Zerstörer beim Minenlegen auf einem kleinen Diorama darzustellen.

Um dem Ganzen mehr Dynamik zu geben, wollte ich tiefes Fahrwasser mit dunkelblauer und flachere Stellen mit hellblauer Farbe darstellen. Um die Grenze der beiden Bereiche zu unterstreichen, sollten hölzerne Fahrwasserbegrenzungen aus dem Wasser ragen. Zudem sind alle Rohrwaffen besetzt, um einen eventuellen Flugzeugangriff abwehren zu können.

Wie es dem Modellbauer gelingt, diesen Winzling unfallfrei zusammenzubauen und gekonnt in Szene zu setzen, verrät die Zeitschrift *ModellFan* in ihrer neuesten Ausgabe, die am Kiosk für Sie bereitliegt. ⚓

Fotos: Eberhard Sinnwell

Farbauftrag der Wasseroberfläche in verschiedenen Blaustufen. Die Antennendrähte sind zu prominent. Sie wurden gegen dünnere Fäden ausgetauscht



Die Besatzung beim Nachladen eines Torpedos. Die Figuren stammen von eduard und sind zwei Millimeter hoch

Aus diesem vorzüglichen Bausatz lässt sich ein lebendiges Modell erstellen, das den Zerstörer in Aktion zeigt

Wie man solch ein Schiff mit Diorama aufbaut, erfahren Sie in ModellFan 9/2017, das seit dem 21. August im Kiosk für Sie bereitliegt.

Deutsche Stadt und Seefestung in China

Der Fall von Tsingtau

FERNÖSTLICHER HEIMATHAFEN: Das Torpedoboot *SMS S 90* war 1900 bis 1914 im Rahmen des deutschen Ostasiengeschwaders an der chinesischen Küste und auf chinesischen Flüssen eingesetzt. Es konnte aus der „Belagerung" von Tsingtau ausbrechen, jedoch nicht mehr entkommen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der ehemals unbedeutende Ort in der Kiautschou-Bucht am Gelben Meer, der am 14. November 1897 nach der Ermordung zweier deutscher Missionare von Truppen des deutschen Kreuzergeschwaders in Ostasien besetzt worden war, hatte sich nach dem Pachtvertrag mit China mit großzügiger deutscher Hilfe zur Hauptstadt des Kiautschou-Gebietes mit modernen Hafenanlagen entwickelt.

Bahnstrecken waren entstanden, Schulen, Banken hatten Niederlassungen eröffnet, die Handelskammer ihren Dienst aufgenommen. Zahlreiche kleine und größere Betriebe konnten sich etablieren, Werften entstanden, eine Seifenfabrik – und natürlich eine Brauerei, deren Tsingtauer Bier auch heute noch eine Spezialität ist.

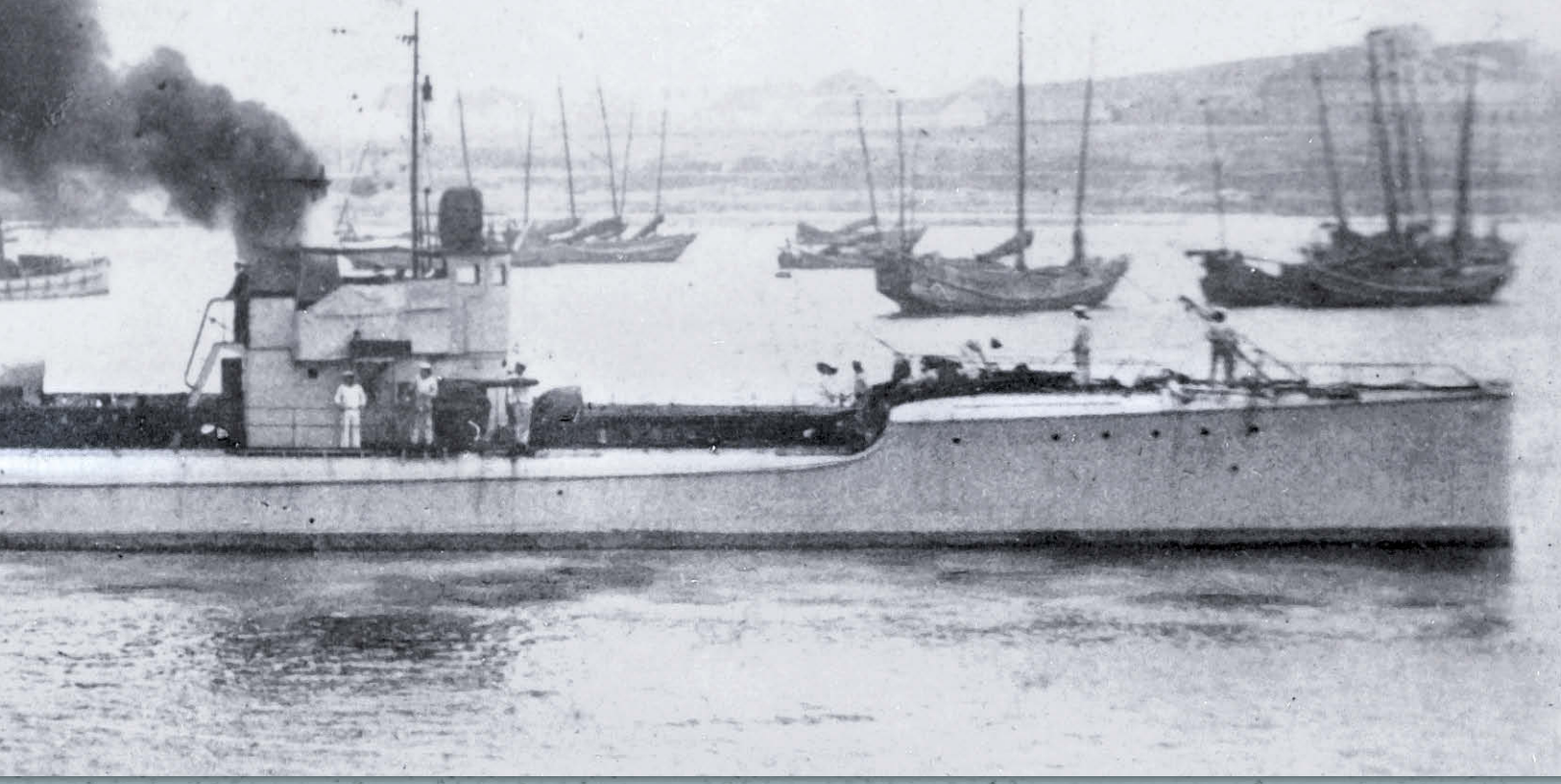
Ostasiengeschwader vor Ort

Tsingtau (chinesisch: Qingdao) blühte auf. Das einstige 1.000-Seelen-Dorf mauserte sich binnen zehn Jahren zu einer Stadt mit 33.000 Einwohnern. Zudem genoss Tsingtau einen ausgezeichneten Ruf als Seebad und Sommerkurort, der von Jahr zu Jahr mehr Gäste anzog. Doch in diesen letzten Julitagen des Jahres 1914 merkte man auch hier im Straßenbild die Auswirkungen des Attentats von Sarajewo. Uniformen überwogen, Automobile wurden requiriert, erste Reservisten trafen ein.

Als dann Österreich-Ungarn am 28. Juli Serbien den Krieg erklärte und das Deutsche Reich keinen Zweifel an seiner Bündnistreue zur Donaumonarchie ließ, wurde das zum Schutz deutscher Interessen in Peking und Tientsin liegende, etwa 500 Mann starke ostasiatische Marine-Detachement nach Tsing-

Zum Zeitpunkt der deutschen Besetzung noch ein Fischerdorf, entwickelte sich Tsingtau zu einer modernen Hafenstadt, die bei Kriegsbeginn 1914 nach siebentägigem Artilleriebeschuss schließlich kapitulieren musste Von Peter H. Block

FLAGGE ZEIGEN: Die „Reichskriegsflagge“ wehte bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs über der Stadt und der Seefestung Foto: Interfoto/Hermann Historica



tau beordert; mit ihren drei Feldhaubitzen eine wertvolle Ergänzung der 2.400 Mann starken Besatzung der Hafenstadt.

Und die würde man brauchen, nachdem auch Japan Stellung bezog und Deutschland am 15. August ultimativ aufforderte, alle Kriegsschiffe aus chinesischen und japanischen Gewässern abzuziehen oder zu entwaffnen und Tsingtau zu übergeben. Der deutsche Gouverneur, Kapitän zur See Meyer-Waldeck, dachte natürlich nicht daran. Er ließ mobilmachen, die Bucht wurde vermint und als am 23. August Japan dem Deutschen Reich den Krieg erklärte, glaubte man sich in Tsingtau für den kommenden Waffengang gerüstet.

Kurort und Metropole

Auch die Japaner verloren keine Zeit und erschienen nur vier Tage später mit einer Blockadeflotte vor der Kiautschou-Bucht. Insgesamt 34 Einheiten, vom Zerstörer bis zum Linienschiff, riegelten die Bucht zur See hin ab. Auch auf dem Landweg waren die Soldaten des Tennō auf dem Vormarsch: Eine kriegsstarke Division, ein Regiment schwerer Artillerie sowie technische Truppen waren am 2. September in Longkou ausgeschifft worden und bewegten sich auf das 180 Kilometer entfernte deutsche Schutzgebiet zu. Durch das infolge Dauerregens morastige Gelände kamen sie jedoch nur langsam voran und erreichten erst am 17. September die Schutzgebietsgrenze. Damit war Tsingtau sowohl zu Land als auch zur See von der Außenwelt abgeschnitten.

Derweil hatten die Deutschen die Zeit genutzt und die Festung weiter ausgebaut. Seeseitig schützten Bucht und Einfahrt die Wer-

LEGENDÄRE WORTE: Der Gouverneur des deutschen Schutzgebietes Kiautschou, Kapitän zur See Alfred Meyer-Waldeck, telegrafierte am 23. August 1914 an den Kaiser: „Einstehe für Pflichterfüllung bis zum Äußersten“

Foto: Interfoto/Mary Evans/Grenville Collins Postcard Collection

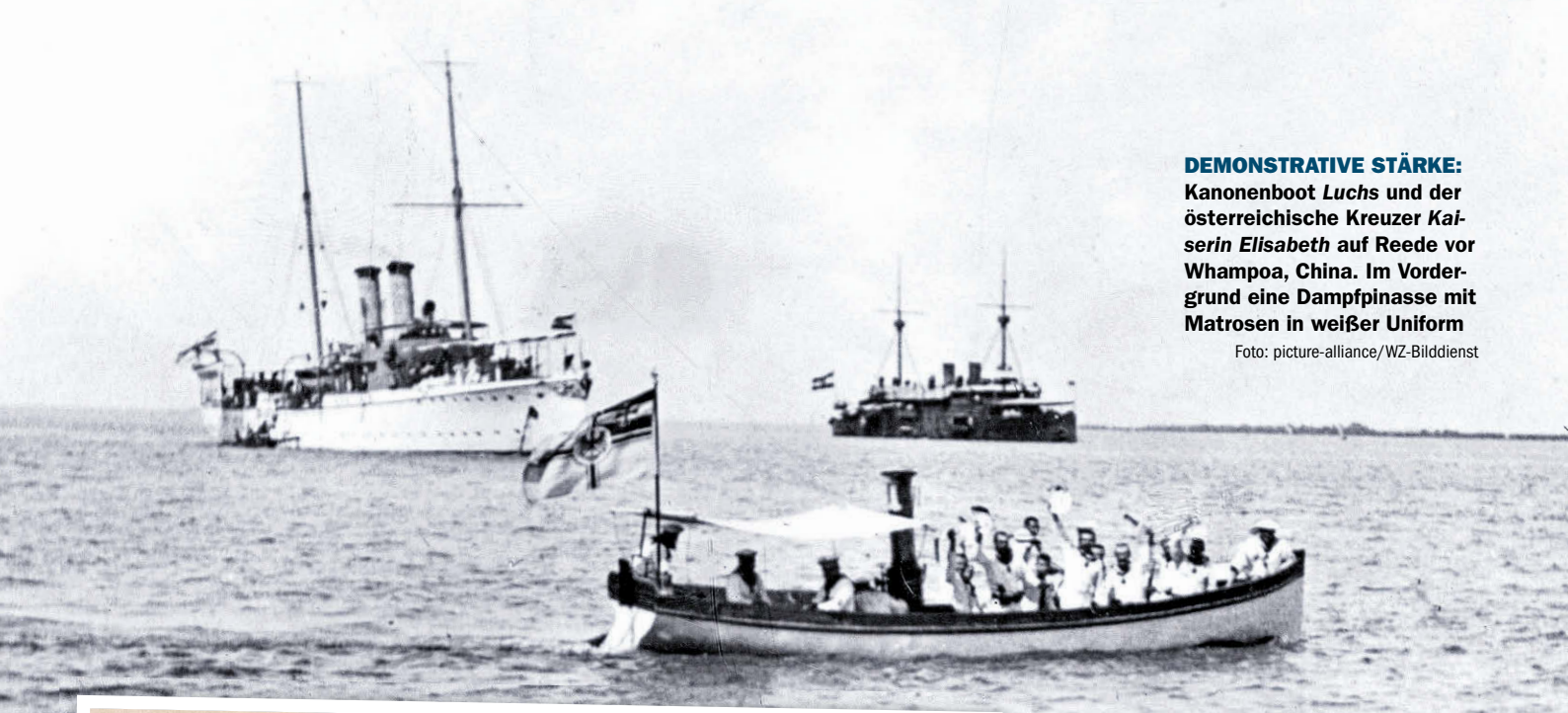
RUHE VOR DEM STURM: Besatzungsmitglieder des Kanonenbootes *Iltis*, als einziges deutsches Kriegsschiff mit dem Pour le Mérite ausgezeichnet Foto: picture-alliance/akg-images

ke Huitschuenhuk mit zwei 24-Zentimeter- und drei 15-Zentimeter-Kanonen, Hsiauniwa mit vier 21-Zentimeter-Kanonen, Bismarckberg mit vier 28-Zentimeter-Haubitzen sowie die Tsingtau-Batterie mit vier 15-Zentimeter-Geschützen. Während die Werke in sich geschlossene, betonierte Bauten mit bombensicheren Munitions- und Mannschaftsräumen und durch Panzerkuppeln geschützte Kanonen darstellten, standen in den mit einer Brustwehr versehenen Batterien die Geschütze frei hinter ihren Schutzschilden. Die Befestigung der Landfront bildeten fünf Infanteriewerke, von denen jedes zumindest eine kriegsstarke Kompanie aufnehmen konnte und die mit vier bis zehn Maschinengewehren und einer Anzahl Minenwerfer armiert waren.

Dazu zählten noch 14 Landfront-Batterien mit 44 Geschützen, die zum Teil auch von den im Hafen liegenden Kanonenbooten und dem österreichischen Kreuzer *Kaiserin*

GEMEINSAMES SCHICKSAL: Das Kanonenboot *Tiger* war am 29. Oktober von seiner Besatzung selbstversenkt worden, die Schwesterschiffe *Iltis* und *Luchs* am 28. September 1914

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



DEMONSTRATIVE STÄRKE: **Kanonenboot *Luchs* und der österreichische Kreuzer *Kaiserin Elisabeth* auf Reede vor Whampoa, China. Im Vordergrund eine Dampfpinasse mit Matrosen in weißer Uniform**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

VON DER KLEINSTADT ZUR METROPOLE: **Tsingtau erlebte zwischen 1897 und 1914 einen atemberaubenden Aufstieg**

Foto: Interfoto/Granger, NYC

Elisabeth stammten. Deutscherseits glaubte man gerüstet zu sein, aber einmal in Bewegung, drangen die Japaner unaufhaltsam vor, zumal sie von zwei Bataillonen britischer Truppen unterstützt wurden. Drei vorgeschobene deutsche Kompanien lieferten sich am 17. und 18. September ein Gefecht mit den vorrückenden Japanern, mussten aber der Übermacht weichen und sich bis auf die Litsuner Höhen zurückziehen.

Zugleich landeten weitere japanische Truppen in der Lauschan-Bucht östlich des Schutzgebietes, die von nun an die Basis für ihre Operationen bildete.

Schwerer Beschuss

Mit Überschreiten des Grenzflusses Peisha-ho begann am 26. September der Vormarsch der Japaner. Zwar konnte man sie noch kurzzeitig stoppen, wobei sie erhebliche Verluste erlitten, aber letztendlich wurden die Verteidigungsstellungen von der Masse der Japaner überrannt. Am nächsten Tag mussten die deutschen Truppen Litsun räumen, sie zogen sich auf die Festung zurück. In den frühen Morgenstunden des 28. September griff dann auch die Blockadeflotte in die Kämpfe ein. Das britische Linienschiff *Triumph* und der japanische Panzerkreuzer *Suwo* eröffneten das Feuer auf die Batterien Iltisberg und Bismarckberg. Etwa 80 Granaten gingen auf die Stellungen nieder, richteten aber infolge vieler Blindgänger nur geringe Schäden an.

Anders am 14. Oktober, als die Batterie Huitschuenhuk unter Feuer genommen wurde. Diesmal schossen die Deutschen trotz der großen Entfernung zurück. Die Artilleristen hatten die Höhenbegrenzung ihrer Geschütze gelöst und erzielten so eine größere Reichweite. Gleich mit der ersten Salve erhielt die *Triumph* einen Volltreffer in Höhe des Großmastes und musste zur Reparatur nach Nagasaki.

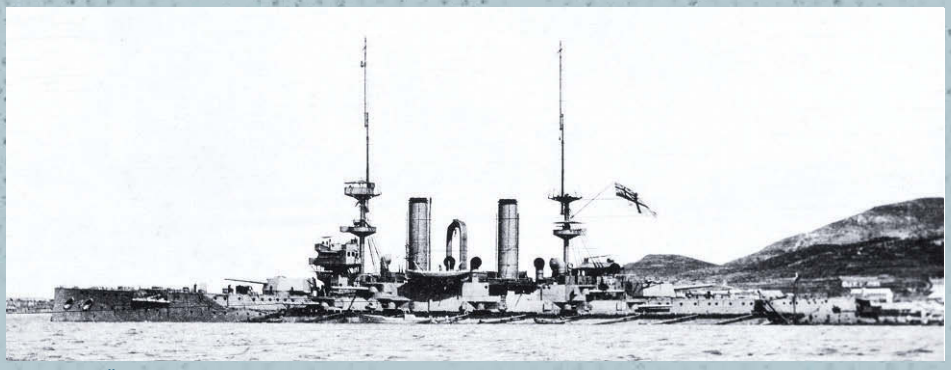
Kreuzer versenkt

Das deutsche Torpedoboot *SMS S 90* unternahm drei Tage später einen nächtlichen Ausbruchsversuch, bei dem der japanische Kreuzer *Takachiho* durch Torpedoschuss versenkt wurde. Bei der anschließenden Verfolgung durch schnellere Einheiten setzte Kapitänleutnant Brunner sein Boot in neutralem Gebiet auf Strand und sprengte es.

Überhaupt unterhielt die Blockadeflotte ein stetes Feuer auf die Befestigungsanlagen, das sie am 29. Oktober noch verstärkte. Allein an diesem Tage zählten die Verteidiger 213 Geschosse vom Kaliber 30,5 Zentimeter, am 30. Oktober waren es gar 239 Einschläge. Doch das war alles nichts gegen das Bom-

99 JAHRE HOHEITSRECHTE Deutschland in China

Deutschland schloss 1861 einen Handelsvertrag mit China und plante auf der Halbinsel Shandong in der Bucht von Jiaozhou einen Stützpunkt zu erwerben. Nachdem 1890 die katholischen Steyler-Missionare sich dem Schutz des Deutschen Reiches unterstellt hatten, wartete die Reichsregierung auf einen Zwischenfall, um diesen zum Anlass zu nehmen, das Dorf Qingdao durch Einheiten der Kaiserlichen Marine zu besetzen. Als chinesische Banditen am 1. November 1897 die Patres Richard Henle und Franz Xaver Nies ermordeten, bot sich am 14. November ein Vergeltungsakt an. In einem „Pachtvertrag“ vom 6. März 1898 sicherte sich die Reichsregierung für 99 Jahre das Hoheitsrecht über die Kiautschou-Bucht. Seit 1898 begann dann der Ausbau von Tsingtau (Qingdao) zu einer Musterkolonie, die dem Reichsmarineamt unterstand. Damit war der Grundstein zu einer blühenden Handelsmetropole und heutigen Millionenstadt gelegt.



UNTERSTÜTZUNG: Das britische Linienschiff *HMS Triumph*, im Mai 1915 vor den Dardanellen von *U 21* (Kapitänleutnant Otto Hersing) versenkt, beteiligte sich an der Eroberung Tsingtaus

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

bardement, das am 31. Oktober auf Tsingtau niederging. An diesem Tag, an dem die Japaner den Geburtstag ihres Kaisers feierten, eröffnete morgens um 6 Uhr die Belagerungsartillerie mit einem Schlag das Feuer. 160 Rohre nahmen Stadt und Festung unter Beschuss, unterstützt von den rund 90 Geschützen der Blockadeflotte.

Blockadeflotte

Besonders ins Auge gefasst hatten die Japaner die Batterie auf dem Bismarckberg, deren Haubitzen ihnen bisher schwer zu schaffen gemacht hatten. Ein mörderisches Trommelfeuer ging auf die fast 100 Meter hoch in den Felsen gebaute Batterie nieder, die zeitweise völlig in Feuer und Rauch gehüllt war.

Auch hier bewahrten die vielen Blindgänger die Batterie vor der völligen Zerstörung, die Besatzungen hatten sich noch rechtzeitig in ihre bombensicheren Unterkünfte begeben können.

Seit Mittag lag auch die Stadt unter Dauerfeuer. Gewaltige Flammen- und Rauchsäulen stiegen über Tsingtau empor, der Feind hatte die wichtigsten Anlagen der Stadt unter Beschuss genommen und dabei die mächtigen Tanks der Standard Oil Company in Brand geschossen. Schwarze, mit Feuer durchsetzte Rauchwolken wälzten sich aus den zerschossenen Tanks und legten sich über die Stadt, in deren Straßen es noch lange nach Petroleum roch. Auch über der Tsingtauer Werft standen jetzt schwarze Rauchsäulen, verursacht durch die brennenden Ölvorräte der in feindlichem Feuer liegenden Werkstätten. Sie verdunkelten den Himmel über Tsingtau noch weiter.

> **„Eingeschlossen!“ Die erste Aufforderung der Japaner zur Übergabe wurde mit einer Gewehrsalve beantwortet**
>
> Meldung von Iltisberg am 7. November um 4:30 Uhr

Am Abend verminderte sich der Beschuss, um dann beim ersten Tageslicht mit unverminderter Heftigkeit weiter zu toben. Offenbar wollten die Japaner, wie sie es ja von ihren deutschen Lehrmeistern gelernt hatten, den Gegner erst völlig zertrümmern, ehe sie zum finalen Sturm ansetzten. Eine volle Woche lagen Stadt und Festung unter konzentriertem Beschuss.

Verteidigung bricht zusammen

Die erste Novemberwoche brachte wiederholt Durchbruchsversuche der Japaner, die aber scheiterten. Doch allmählich gingen die Verteidigungsmittel zur Neige. Das Schicksal des deutschen Pachtgebietes konnte zwar noch etwas hinausgeschoben, nicht aber aufgehalten werden. Der Tag war abzusehen, an dem Tsingtau fiel.

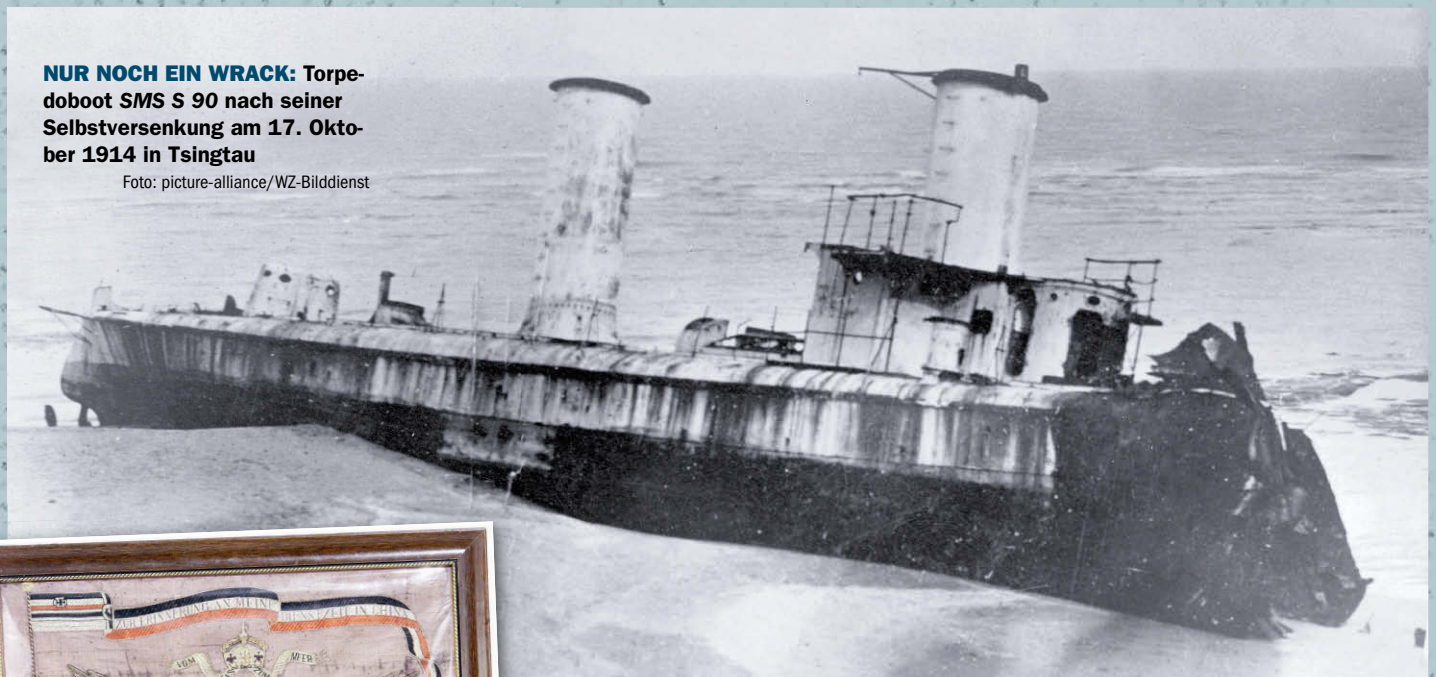
Noch einmal bäumten sich die deutschen Verteidiger gegen das unabwendbare Schicksal auf, erwachte die vom Gegner tot geglaubte Festungsartillerie zu neuem Leben. Zwei Nächte lang verfeuerten die Batterien

AUFGEGEBEN: Das Innere der Festung Iltisberg nach der Einnahme durch die Japaner

Foto: Interfoto/Granger, NYC

ANLANDUNG: Japanische Marineeinheiten legen in Tsingtau an, nachdem die deutsche Verteidigung nichts mehr entgegenzusetzen hatte

Foto: Interfoto/IFPAD



NUR NOCH EIN WRACK: Torpedoboot *SMS S 90* nach seiner Selbstversenkung am 17. Oktober 1914 in Tsingtau
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

BLEIBENDER EINDRUCK: Erinnerungsbild eines Matrosen des III. Seebataillons, das 1911 bis 1914 in Tsingtau stationiert war Foto: Interfoto/Hermann Historica

ihre Munition, legten einen Feuergürtel über das Vorgelände und pflügten die Anmarschwege um. Noch einmal schlug man den gegen die Infanteriewerke vordringenden Gegner nach vierstündigem Kampf unter großen Verlusten seinerseits zurück, da traf in den ersten Stunden des 7. November die Hiobsbotschaft vom Eindringen japanischer Truppen ins Infanteriewerk 3 ein: Nach vorbereitendem Artilleriefeuer war der Feind in den Rücken des Werkes gelangt und hatte die Besatzung eingeschlossen.

Übermächtig an der Zahl, konnten die Deutschen die vorstürmenden Truppen mit Infanterie allein nicht aufhalten. So griff noch einmal die Artillerie ein, verfeuerten die Haubitzen der Bismarckberg-Batterie ihre letzte Munition, glitten die letzten Granaten in die Verschlüsse auf dem Iltisberg. Fast schien es, als könne man auch diesen Angriff zum Stehen bringen.

Da meldete um 4:30 Uhr auch der Iltisberg: „Eingeschlossen." Eine Aufforderung der Japaner zur Übergabe wurde mit einer Gewehrsalve beantwortet, und erst als die Japaner die Sprengung der Batterie vorbereiteten, hatten die 45 Artilleristen keine Wahl mehr. Sie sprengten die Geschütze und legten die Waffen nieder. Nachdem auch bei den restlichen Batterien die Verteidigungsmittel vollständig erschöpft waren, blieb den Deutschen vor der endgültigen Kapitulation nur noch die Sprengung, um Anlagen und Geschütze nicht unversehrt in Feindeshand fallen zu lassen. Sie hatten ein 40.000-Mann-Heer 50 Tage und Nächte lang aufgehalten; nun war aber nichts mehr da, womit sie hätten kämpfen können. Die Festung Tsingtau kapitulierte am Morgen des 7. November 1914.

Kompletter Verzicht

Während die Verteidiger 224 Tote und 400 Verwundete zu beklagen hatten, gaben die Japaner ihre Verluste mit 12.000 Toten und Verwundeten an. Die deutsche Besatzung wurde in japanische Kriegsgefangenschaft abtransportiert und dort über fünf Jahre festgehalten.

Das Versailler Vertragswerk von 1919 bestimmte in seinen Artikeln 156 bis 158, dass Deutschland auf seine gesamten, von China gemäß dem Kiautschou-Vertrag erworbenen Rechte zugunsten Japans verzichten und deutsches Staatseigentum im Kiautschou-Gebiet wie Eisenbahnen und Bergwerke sowie Unterseekabel in japanischen Besitz überführen musste. ⚓

Sandra´s Modellwerft
Verkauf von Schiffsmodellbausätzen und -teilen in den Maßstäben 1:72 / 1:75 / 1:76
Spezialgebiet: Deutsche Kriegsmarine – Deutsche Marine und ihre Vorläufer
Händler für Revell-, Deans Marine und Arkmodel-Bausätzen, Glow2B
Preisliste gegen mit 90 Eurocent frankiertem Freiumschlag
Sandra's Modellwerft
Freiherr-vom-Stein-Straße 9
55239 Gau-Odernheim
info@sandras-modellwerft.de
Sandras.modellwerft@gmail.com
www.sandras-modellwerft.de

Sechs Jahrzehnte Seezielflugkörper Exocet

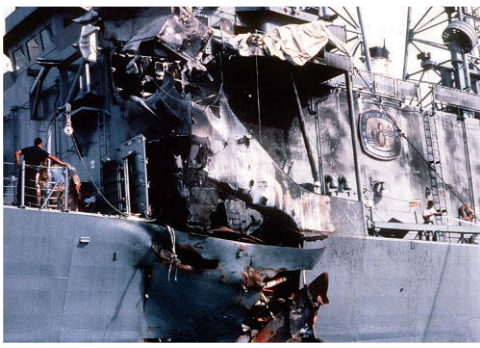
Fliegende Fische

Ihre Anfänge reichen in die 1960er-Jahre zurück, und bis heute sind die Exocet-Raketen, die für akute Bedrohungslagen immer neu angepasst und modernisiert werden, Kern der schweren Antischiffsartillerie vieler Armeen

Von Sidney E. Dean

ENORME LEISTUNG: Die Exocet-Raketen gingen mit der Zeit und sind bis heute präsent. Inzwischen steigert der neu eingeführte Turbojetantrieb der MM 40 die Reichweite von 72 auf mehr als 180 Kilometer

Foto: MBDA



… am 17. Mai 1987. Bei der Attacke verloren 37 Männer ihr Leben, 21 wurden zum Teil schwer verletzt

Foto: US Navy

GETROFFEN: Wie gefährlich das Waffensystem ist, zeigte der Angriff auf die amerikanische Lenkwaffenfregatte *USS Stark* (FFG 31) …

Foto: US Navy

GEBALLTE KRAFT: Start einer Exocet MM 40 „Block 3“ von der französischen Fregatte *Chevalier Paul* Foto: MBDA

Am 17. Mai 1987, um 20 Uhr Ortszeit, startet ein Flugzeug der irakischen Luftwaffe vom Stützpunkt al-Wahda, 45 Kilometer südwestlich von Basra. Der dreistrahlige Businessjet, Dassault Falcon 50, ist für die Kampfeinsätze nachgerüstet worden. Unter den Tragflächen führt das Flugzeug zwei Seezielflugkörper vom Typ Exocet AM 39. Der Pilot setzt Kurs Süd-Südost und fliegt den Persischen Golf parallel zur saudischen Küste ab. Sein Auftrag: Öltanker jagen, die iranische Gewässer ansteuern oder diese gerade verlassen.

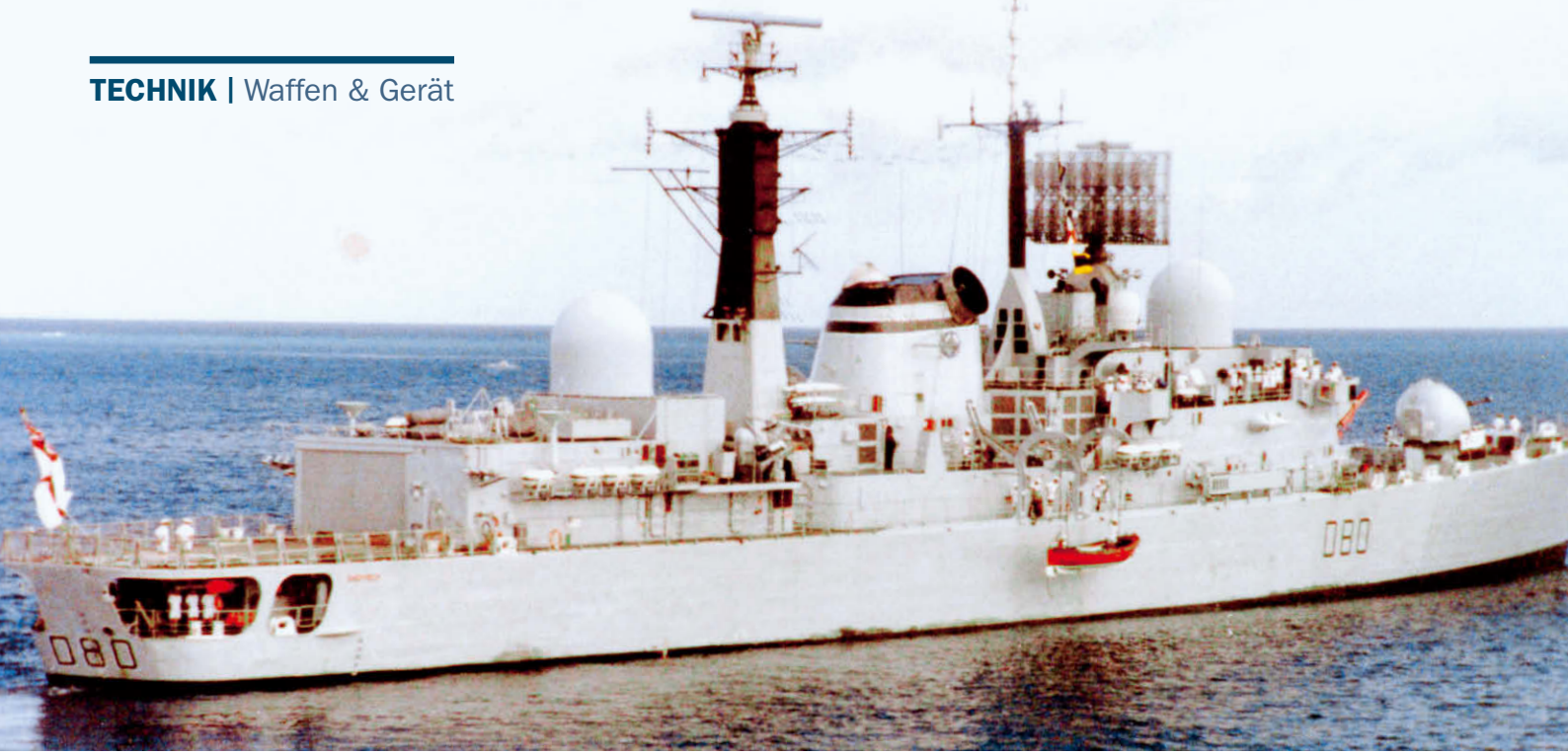
Nördlich von Bahrain angekommen, schwenkt der irakische Pilot um 90 Grad und fliegt Richtung Iran. Erst hier, in den „Jagdgründen“ des seit 1984 kursierenden „Tankerkriegs“ zwischen Irak und Iran, aktiviert der Pilot sein „Cyrano“-IV-M-Radarsystem. Gegen 21 Uhr erfasst das Suchradar 130 Kilometer nordöstlich von Bahrain ein mittelgroßes Schiffsziel, das nur drei Kilometer außerhalb der iranisch-beanspruchten Seite des Golfs fährt.

Angriff auf Fregatte

Der Pilot nimmt automatisch an, dass es sich um einen Öltanker handelt, der im Iran eine Ladung aufnehmen soll. Um 21:07 Uhr, in 35 Kilometer Entfernung zum Schiff, löst er seine erste Exocet aus; er spürt den Ruck, als die schwere Waffe aus der Halterung freigesetzt wird, hört anderthalb Sekunden später den Zündungsknall des Raketentriebwerks. Die zweite Exocet folgt 15 Sekunden später. Der Pilot wendet sofort, ohne den Einschlag abzuwarten, und setzt Kurs auf den sicheren Luftraum Iraks. Das Ziel hat er nie mit bloßem Auge gesehen. Er wird erst Tage später erfahren, dass er keinen Öltanker, sondern die US-Navy-Lenkwaffenfregatte *USS Stark* (FFG 31) angegriffen hat.

Die beiden Exocet fliegen drei Meter über der Wasseroberfläche mit 1.100 km/h auf ihr Ziel zu. Aufgrund der niedrigen Höhe werden sie nicht durch das Schiffsradar oder das elektronische Kampfsystem der Fregatte erfasst. Das Aktivradar-Zielsuchsystem der Waffen führt die Exocet-Rakete direkt auf den Schiffsbereich mit dem größten Radarquerschnitt zu.

Nach zwei Minuten Flugzeit schlägt die erste Rakete auf der Backbordseite unterhalb der Brücke ein. Aber der Sprengkopf



zündet nicht. Der Antriebsmotor der Waffe und die verbleibende kinetische Energie des Fluges schieben das Projektil durch die aufgerissene Bordwand weiter in das Schiffsinnere. Dabei platzt die Verkleidung der Rakete. Rund 300 Pfund Festtreibstoff verteilen sich im Schiffsinneren. Es entsteht mittschiffs sofort ein 1.900 Grad heißes Inferno, das auch Stahlträger des Schiffsgerüsts zum Schmelzen bringt.

Glück im Unglück

Dann schlägt die zweite Exocet in nächster Nähe der ersten Rakete ein. Ihr Sprengkopf dringt 2,5 Meter tief in das Schiff ein und explodiert wie vorgesehen mit kurzer Verzögerung nach dem Einschlag. Ein 3 x 4,6 Meter großes Loch, das weit unter die Wasserlinie reicht, wird in die Außenhülle der Fregatte gerissen. Durch das einströmende Wasser bekommt das Schiff sofort Schlagseite.

Rund ein Viertel der 200-köpfigen Besatzung stirbt bei dem Angriff (37 Mann) oder wird zum Teil schwer verletzt (21 Mann). Erst nach 20-stündiger Schadensbekämpfung steht fest, dass das Schiff nicht sinkt. Die nachträgliche Untersuchung durch die Navy kommt zu dem Schluss, dass die *Stark* „in Stücke gerissen worden wäre", falls beide Sprengköpfe detoniert wären. Die Ereignisse des 17. Mai 1987 stellen nur eine Episode einer Geschichte dar, die zwei Jahrzehnte zuvor eingeleitet wurde.

Motiviert durch die jüngsten Erfolge sowjetischer Seezielflugkörper, begann die französische Staatsfirma Nord Aviation 1967 mit der Entwicklung einer entsprechenden Waffe zur Bekämpfung hochwertiger Seeziele. Das neue Waffensystem sollte – als erster im Westen eingeführter Seezielflugkörper – über drei Eigenschaften verfügen: Bekämpfung von Zielen über dem Sichthorizont hinaus (*„Over The Horizon"*), Zielanflug in extrem niedriger Höhe (*„Sea Skimming"*) sowie die selbstständige Erfassung des Ziels durch in der Waffe integrierte Sensoren (*„Fire and Forget"*).

Der Entwurf des neuen Seezielflugkörpers vereinte Elemente verschiedener im Einsatz oder in der Entwicklung befindlicher Waffen. Das neue Waffensystem erhielt die Bezeichnung Exocet, abgeleitet vom lateinischen *exocoetus* („fliegender Fisch"). Die Firma Nord Aviation ging 1970 in der ebenfalls staatseigenen Firma Aerospatiale auf, die 1975 die Serienproduktion der ersten Exocet-Variante einleitete. Das als MM 38 bezeichnete Waffensystem ist 5,21 Meter lang und besitzt 42 Kilometer Reichweite. Die französische Marine stellte den für den Einsatz auf Schnellbooten und Schiffen ausgerichteten Flugkörper sofort in Dienst. Doch die Entwicklung stand nicht still. Die flugzeuggestützte Variante AM 39 wurde 1979 eingeführt, gefolgt 1980 durch die leistungsgesteigerte schiffsgestützte Variante MM 40.

Auf Basis der MM 40 entstand auch die mobile Küstenschutzvariante BC 40, während man 1985 die stationäre Raketenbatterie Excalibur unter Verwendung der MM 38 entwickelte. Ebenfalls 1985 folgte die Variante SM 39 für U-Boote.

EXOCET Aktuelle Varianten

Luftgestützt: AM 39
Durch Jagdflugzeuge, Seefernaufklärer und Hubschrauber eingesetzt. Reichweite der aktuellen „Block 2"-Konfiguration: 50 bis 70 oder mehr Kilometer, abhängig von der Flughöhe beim Auslösen der Waffe. Gewicht: 670 Kilo, Länge: 4,69 Meter.

Unter Wasser: SM 39
Auf Unterseebooten führt man die Exocet in einem als VSM (*Vehicule Sous Marine*) bezeichneten unbemannten Unterwasserfahrzeug. Das VSM wird über dem 533-Millimeter-Torpedorohr ausgesetzt und fährt zuerst eine unbestimmte Strecke unter Wasser, um eine Ortung des U-Boots zu verhindern. Anschließend steigt das VSM steil auf und bricht mithilfe des Raketen-Boostermotors aus dem Wasser. Die SM 39 gelangt in 50 Meter Höhe aus dem VSM heraus und geht zum Angriffsflug in Marschflughöhe über. Maße und Gewicht entsprechen der AM 39, Reichweite: 50 Kilometer.

Maritim: MM 40
Vorgesehen für Raketenboote und Kriegsschiffen verschiedener Klassen. Die 2008 eingeführte MM 40 „Block 3" ist die leistungsstärkste Exocet-Variante. Der neu eingeführte Turbojetantrieb steigert die Reichweite von 72 (MM 40 „Block 1/2") auf mehr als 180 Kilometer. Die MM 40 kann auch zur Bekämpfung von Landzielen in Küstennähe eingesetzt werden; hierfür kann man GPS als passive Zielsuche einsetzen, um die Vorwarnung des Gegners zu vermeiden. Gewicht: 780 Kilo, Länge: 5,95 Meter.

Landgestützt: BC 40
Auf der MM 40 „Block 2" mit entsprechendem Leistungsprofil basiert die Küstenschutzvariante. Eine mobile BC-40-Batterie besteht aus vier Lkw, die mit der Feuerleitausrüstung, den Sensoren (Radar, elektro-optische Sensoren) beziehungsweise mit vier Exocet-Flugkörpern (zwei Fahrzeuge) ausgerüstet sind.

VERLOREN: Royal-Navy-Zerstörer *HMS Sheffield* (D 80) vor dem Falkland-Krieg 1982. Eine Exocet durchschlug am 4. Mai 1982 die Bordwand mittschiffs auf Höhe des zweiten Decks, rund 2,5 Meter über der Wasserlinie Foto: wikimedia

EXOCET AM 39: Die meisten mit Exocet bewaffneten Jagdflugzeuge führen eine einzige Antischiffsrakete mittig unter dem Rumpf – hier eine Dassault Rafale Foto: Dassaults

AUFMUNITIONIERT: Ein Eurocopter-EC-752-Transporthubschrauber der brasilianischen Streitkräfte mit einer Exocet AM 39. Schwere Transporthubschrauber können bis zu zwei AM 39 mitführen Foto: Airbus

Ende der 1980er-Jahre bis 1993 rüstete die Exocet-Familie mit einem verbesserten digitalen Aktivradar-Zielsuchsystem, einem Trägheitsnavigationssystem und Führungselektronik nach („Block 2"). Dies war vor allem eine Reaktion auf leistungsstarke Flugabwehrsysteme. Die französische Marine ließ ihre MM 40 „Block 2" zwischen 2010 und 2013 sogar zur „Block 3"-Ausführung nachrüsten; durch Einbau eines Turbotriebwerks und eines größeren Treibstoffvorrats erreichte diese Variante 180 Kilometer Reichweite.

Exocet-Raketen waren ein Exportschlager. Einschließlich Frankreich erwarben 42 Nationen in ganz Europa, Asien, dem Mittleren Osten und Lateinamerika das Waffensystem. Nur vier dieser Länder schafften die Exocet zwischenzeitlich wieder ab. Die Deutsche Marine besaß rund 150 Einheiten der Ausführung MM 38, die auf den Zerstörern der *Hamburg*-Klasse sowie auf den (ebenfalls zwischenzeitlich ausgemusterten) Schnellbooten der Klassen 143, 143-A und 148 eingesetzt wurden. Die Fregatten der *Brandenburg*-Klasse führen die MM 38 bis zum heutigen Tag. Harpoon-Seezielflugkörper lösen diese jedoch in den nächsten Jahren ab.

Die erste Kriegserfahrung sammelte die Exocet 1982 im Falkland-Krieg. Zu Kriegsbeginn verfügte Argentinien über eine begrenzte Anzahl MM 38 sowie über vier AM 39 und fünf Dassault-Super-Étandard-Jagdbomber, die in der Lage waren, Exocet-Raketen einzusetzen. Die Europäische Gemeinschaft verhängte sofort ein Waffenembargo gegen Buenos Aires. Doch bereits die in argentinischen Händen befindlichen Exocet waren den Briten zu viel. Im Verteidigungsministerium herrschte Sorge, dass die Raketen eventuell die beiden Flugzeugträger des Royal-Navy-Entsendungsverbandes außer Gefecht setzen konnten.

Falkland-Krieg 1982

Dies hätte die Rückeroberung der Inselgruppe wesentlich erschwert. Um zumindest die Bedrohung durch die MM 38 zu beseitigen, versenkte ein britisches U-Boot am 2. Mai den argentinischen Kreuzer *General Belgrano*. Die argentinische Hochseeflotte zog sich daraufhin wie erhofft – einschließlich der mit Exocet bewaffneten Einheiten – vollständig aus den Kämpfen zurück.

Es verblieben die vier AM 39 – und eine kleine Gruppe Techniker der Firma Dassault, die trotz des Embargos Argentinien nicht verließen. Am 4. Mai sichteten zwei Kampfjets des Typs Super Étendard kurz vor 11 Uhr den Zerstörer *HMS Sheffield*, dessen Koordinaten zusammen mit Daten über Flughöhe, -richtung und -geschwindigkeit der Jagdbomber an das Navigationssystem der Raketen übertragen wurden. Um 11:04 Uhr feuerten beide Flugzeuge in 35 Kilometer Abstand zum Ziel je eine Exocet AM 39 ab. Erst fünf Sekunden vor dem Einschlag konnten die Erfassungssysteme die erste Exocet als Antischiffsrakete erkennen. Der Flugkörper durchschlug die Bordwand mittschiffs auf Höhe des zweiten Decks, rund 2,5 Meter über der Wasserlinie.

„Falls die Rakete drei Zoll tiefer eingeschlagen hätte und ich die Wendung nicht befohlen hätte, wäre die Waffe direkt in unserer Flugabwehr-Munitionskammer explodiert. Das Schiff wäre in Stücke gerissen worden"

Lieutenant Commander Ian Inskip, Navigationsoffizier des am 17. Mai 1982 getroffenen britischen Flugzeugträgers *Hermes*

Die zweite Rakete verfehlte ihr Ziel. Strittig ist, ob der Sprengkopf der ersten Rakete explodierte. Fest steht, dass sofort ein Großbrand entstand, der 20 Besatzungsmitglieder das Leben kostete. Als das Feuer sich der Munitionskammer näherte, ordnete Captain James Salt vier Stunden nach Einschlag der Exocet die Evakuierung des Zerstörers an. Sechs Tage später sank das ausgebrannte Wrack.

Ziel: Flugzeugträger

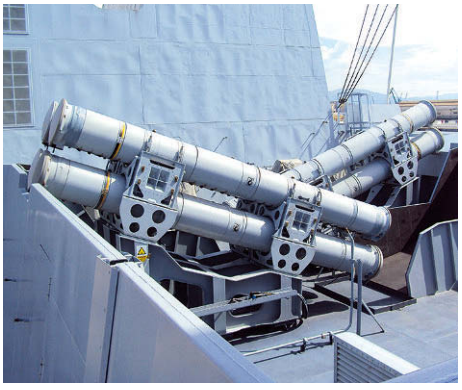
Zwei weitere Dassault Super Étendard griffen am 17. Mai den britischen Flugzeugträger *Hermes* an, der im Verband mit mehreren Schiffen fuhr. Diesmal entdeckten die britischen Kriegsschiffe die anfliegenden Jäger, als sie aufstiegen, um Zielkoordinaten einzuholen. Die Raketen trafen schließlich das Transportschiff *M/V Atlantic Conveyor*. Auch dieses Schiff fand sein Ende durch Feuer. Zwölf Besatzungsmitglieder starben. Mit dem Frachter ging wichtiges Kriegsgerät einschließlich Hubschrauber und Munition verloren.

Nach diesem Einsatz waren alle AM 39 verbraucht. Dennoch gab die argentinische Armada nicht auf. Man entfernte nun zwei MM 38 vom Deck des Zerstörers *Ara Segui* und flog sie auf die besetzte Falklandinsel Stanley, wo man sie in eine Abschussanlage integrierte. Kurz nach 6 Uhr am 12. Juni entdeckten die Argentinier den 29 Kilometer vor der Insel fahrenden Zerstörer *HMS Glamorgan*. Der erste Versuch, eine Exocet ab-

START: Eine SM 39 wirft den VSM-Behälter ab und geht zum Angriffsflug in Marschflughöhe über
Foto: Delegation Generale pour l'Armement (DGA)

VORBEREITUNGEN: Beladen eines SM-39-Flugkörpers in einem VSM-Behälter (*Vehicule Sous Marine*) auf einem französischen U-Boot der *Scorpene*-Klasse
Foto: BDA

DURCHBRUCH: Ein VSM-Behälter durchstößt die Wasseroberfläche. Der Exocet SM 39 Seezielflugkörper befindet sich noch im VSM
Foto: Delegation Generale pour l'Armement (DGA)



GERÜSTET: Zwei Exocet-MM-38-Startgeräte auf dem Schnellboot S 78 *Ozelot* der Deutschen Marine Foto: wikimedia

zufeuern, scheiterte. Die zweite Rakete zündete, verfehlte aber ihr Ziel. Der wiederholte Versuch, die erste Waffe abzufeuern, glückte. 50 Sekunden vor dem Einschlag erfasste das Schiffsradar die Rakete. Navigationsoffizier Lieutenant Commander Ian Inskip befahl: „Hart Steuerbord!" Dank der Wendung schlug die Exocet im Winkel auf. Anstatt die Bordwand zu durchstoßen, prallte das Geschoss am Süllrand ab und gelangte auf das Hangardeck, wo der Sprengkopf detonierte.

Der voll betankte Bordhubschrauber wurde vom brennenden Raketentriebwerk getroffen und explodierte. 14 Matrosen starben. Die Mannschaft konnte das Feuer löschen und 36 Stunden später wieder Einsatzbereitschaft melden. Der vergleichsweise glimpfliche Ausgang war darauf zurückzuführen, dass die Crew bereits vor dem Angriff in Gefechtsbereitschaft stand und die anfliegende Rakete per Radar erfasst hatte.

Insgesamt feuerten argentinische Kräfte im Verlauf des Konflikts sechs Exocet ab. Vier schlugen im Ziel ein, zwei der drei getroffene Schiffe wurden zerstört. Diese hohe Erfolgsquote – obwohl nur ein Sprengkopf erwartungsgemäß explodierte – wurde allerdings durch die relativ schwache Eigenschutzausstattung der damaligen britischen Schiffe begünstigt.

Viele Blindgänger

Auch im sogenannten „Tankerkrieg" während des Ersten Golfkriegs 1980 bis 1988 zwischen Irak und Iran konnte man viele Blindgänger feststellen. Beide Kriegsparteien ver-

suchten, die Wirtschaft des anderen durch Blockade des Ölexports zu schwächen. Trotz formeller Neutralität sympathisierten die westlichen Staaten mit dem Irak. Zwischen 1979 und 1988 verkaufte Frankreich 352 Exocet AM 39 an Bagdad. Hinzu kamen MM 38 für den Einsatz durch Raketenboote.

Der Irak setzte seine Exocet ab August 1982 ein, doch trotz einiger Erfolge blieb die Bilanz für Saddam Hussein unbefriedigend. Im Januar 1983 flog Iraks Premierminister Tariq Aziz nach Paris, um Abhilfe zu suchen. Auf seiner Wunschliste ganz oben standen 20 Dassault Super Étendard mit Exocet-Raketen. Die im Falkland-Krieg bewiesene verheerende Wirkung dieser Kombination stand den Irakern dabei deutlich vor Augen.

Gegen Atomanlage

Da Dassault die Herstellung der Super Étendard jedoch eingestellt hatte, bot die Firma 24 Mirage F-1 E Q 5 als Ersatz an, die jeweils eine Exocet unter dem Rumpf mitführen konnten. Die Maschinen waren aber noch nicht fertiggestellt, und so überredete Dassault die französische Marine, fünf ihrer Super Étendard für zwei Jahre an den Irak zu leasen.

Einsatzflüge der mit AM 39 bestückten Super Étendard wurden im März 1984 eingeleitet. Die neuen Flugzeuge ermöglichten es den Irakern, ihre Reichweite um 300 Kilometer nach Süden auszudehnen. Die meisten Angriffsziele waren Öltanker und Frachtschiffe sowie Ölförder- und Verladeeinrichtungen in den Küstengewässern. In der Nacht zum 25. März 1984 führten vier der Super Étendard aber auch einen besonderen Einsatz über Land durch. Sie griffen mit ihren Exocet die im Bau befindliche iranische Atomkraftanlage bei Buschehr an.

Aufgrund des schweren iranischen Flugabwehrgürtels um die Anlage lösten die Piloten ihre Exocet aus maximaler Entfernung aus. Aus militärischer Sicht war der Erfolg enttäuschend. Anstatt die beiden Reaktorgebäude zu treffen, zogen die Raketen nur Gebäude von nachgeordneter Bedeutung in Mitleidenschaft. Zwischen 1985 und 1988 attackierte die irakische Luftwaffe das Ziel sechs weitere Male, allerdings nicht immer mit Exocet. Den Bau der Atomanlage konnte man indes nur verzögern.

Im Februar 1985 traten die ersten mit Exocet-Raketen ausgestatteten Mirage F-1 E Q 5 ihren Dienst an. Man stationierte sie auf dem Stützpunkt al-Wahda. Mit 600 Kilometer Reichweite konnten sie von hier ohne Luftbetankung noch Ziele nördlich von Katar angreifen. Das Einsatztempo der irakischen Antischiffskampagne stieg sprunghaft. Bereits im Verlauf der nächsten fünf Monate feuerten die Mirage F-1 insgesamt 62 Raketen auf Tanker ab. Bis Ende des Konflikts 1988 setzte Irak mehr als 500 Exocet ein.

So gingen 70 Prozent der rund 700 Exocet-Raketen, die nach Angaben des Militärverlags Jane's bisher im Kampf eingesetzt wurden, auf irakisches Konto. Den größten Teil der Waffen setzte man gegen Handelsschiffe ein. Eine Studie der US Navy belegt, dass Öltanker – insbesondere Supertanker – robuster als andere Handelsschiffe sind. Von 239 Tankern versenkte man nur 55 (23 Prozent) oder stufte sie als Totalschaden ein. Hingegen mussten 34 Prozent der gewöhnlichen Frachter und 39 Prozent der Massengutfrachter als Totalverlust verbucht werden.

Hohe Erfolgsquote

Aber 80 Prozent der durch Exocet getroffenen Militäreinheiten (vom Raketenboot bis zum Zerstörer) konnte man versenken oder außer Gefecht setzen. Als wirksamster Schutz erwiesen sich bisher Düppel- und Rauchwerfer sowie die schnellstmögliche Wendung des Schiffes, um einen direkten Aufschlag im Mittschiffsbereich zu vermeiden. Letztmals ist eine Exocet gegen ein Kriegsschiff 1987 zum Einsatz gekommen.

Zwischenzeitlich entstanden leistungsstärkere Abwehrsysteme. Doch auch die Exocet entwickelte sich weiter. Der „Fliegende Fisch" aus Frankreich, der seit 2001 durch MBDA produziert wird, bildet noch heute den Kern der schweren Antischiffsartillerie vieler Streitkräfte. ⚓

TECHNIK UND LEISTUNG Exocet

Der Hochenergie-Fragmentationssprengkopf aller Varianten wiegt 165 Kilogramm (MM 40 „Block 3": 160 Kilogramm). Mit Ausnahme der AS 39 werden sämtliche Exocet aus einem Waffenbehälter verschossen. Ein Boostermotor treibt die Raketen aus dem Behälter; dieser Boostermotor fällt bereits nach zwei Sekunden ab und ermöglicht die Zündung des Hauptmotors (150 Sekunden Brenndauer). Die Fluggeschwindigkeit liegt bei rund 17 Kilometern pro Minute. Den „Marschflug" absolviert die Rakete acht bis 15 Meter über der Meeresoberfläche. In dieser Flugphase erfolgt die Steuerung per Trägheitsnavigation oder GPS. Während der letzten zwölf bis 15 Kilometer fliegt die Waffe in zwei bis acht Meter Höhe über den Wellen. Ein Radar-Höhenmesser bestimmt die optimale Flughöhe anhand des Wellengangs. Die Navigation in dieser Zielsuchphase leistet das bordeigene Aktivradar.

KRAFTAKT: **Beladen von Stückgutfrachtern am Verladekai des Seehafens Wismar**

Foto: picture-alliance/ZB

Stückgutfrachter: Vom Einbaum zu den Schwänen des Atlantiks

Schwere Jungs

Von Autoreifen bis Zementsäcke transportieren sie alles, was kein Standardmaß hat. Auch wenn Containerschiffe ihnen den Platz schon lange streitig gemacht haben, übernehmen Stückgutfrachter nach wie vor Spezialaufgaben

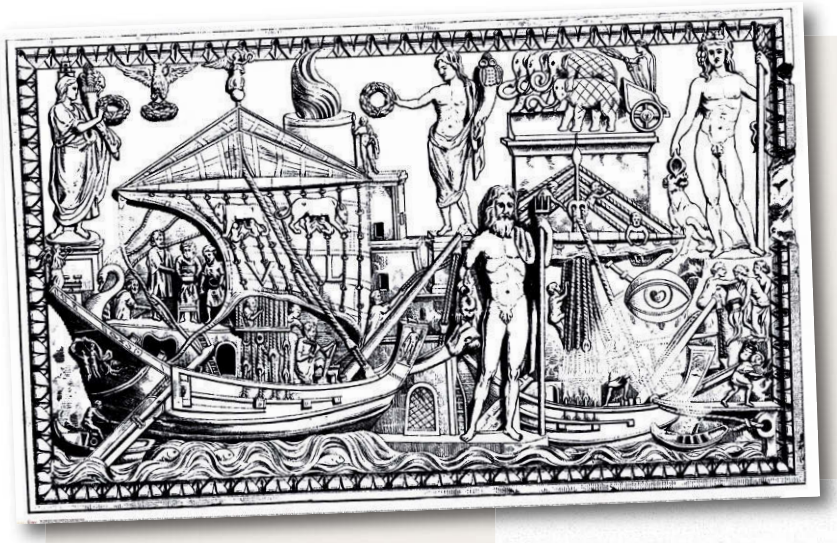
Von Ingo Thiel

Stückgutfrachter gibt es seit den Anfängen der Schifffahrt, weil der Transport von Gegenständen auf einem Schwimmkörper im Wasser durch geringen Energieaufwand möglich ist. Das wusste man schon im Altertum. In Einbäumen, auf phönizischen Handelsschiffen, später den Hansekoggen oder den Schiffen der ostasiatischen Handelskompanien wurde Stückgut transportiert.

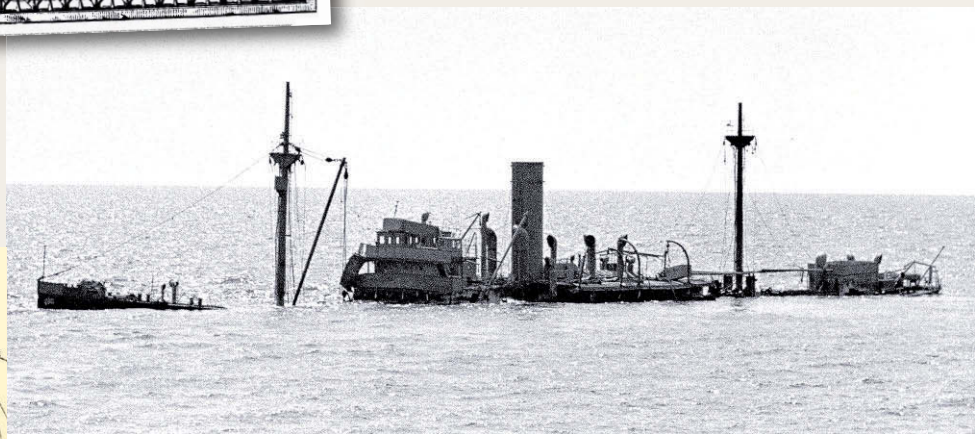
Noch bis in die 1970er-Jahre waren diese Schiffe hauptsächlich für die Warenströme des Welthandels verantwortlich. Dann veränderte eine simple Erfindung Schiffe, Häfen und die Arbeitswelt an den Kais: der Container. Aber auch heute benötigt man noch Stückgutfrachter bei bestimmten Ladungen. Zudem: Frachter, die Menschen und Material transportieren, hatten großen Anteil am Ausgang des Zweiten Weltkriegs.

Die Jahre 1941/42 waren für den Nachschub der Alliierten über den Atlantik desaströs, da die deutsche Kriegsmarine 2.963 alliierte Schiffe versenkte. Die USA bauten in dieser Zeit 863 neue Frachtschiffe, um die Verluste zu ersetzen. Wegen der hohen Abschussquote reichte dies aber bei Weitem nicht aus. Darum legte man ein gigantisches Neubauprogramm auf, um viele Schiffe schnell und billig bauen zu können. Die Amerikaner bauten 18 neue Werften mit mehr als 170 Helligen und konstruierten einen neuen Schiffstyp. Ausgehend von der einfachen britischen *Ocean*-Klasse von 1879 entwickelten Ingenieure einen zweckmäßigen Frachter. Die neuen Stückgutfrachter hatten eine Länge von 135 Metern, waren 17 Meter breit mit 10.500 Ladetonnen, verfügten über fünf Luken und eine Geschwindigkeit von elf Knoten.

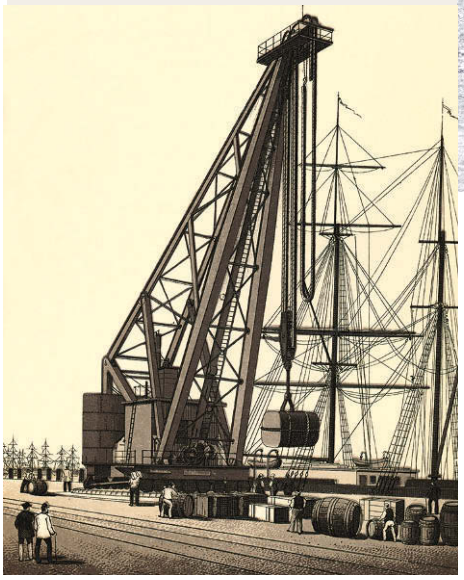
Die sogenannten *emergency ships* erhielten wegen ihres grauen, einfachen Aussehens schnell den Spitznamen *„ugly duckling“* (hässliches Entlein). Aber als US-Präsident Roosevelt in einer Rede davon sprach, dass diese Schiffe Europa die Freiheit bringen



ANTIKES VORBILD: Löschen einer Ladung im Hafen von Ostia (nach einem Relief aus dem 3. Jahrhundert)
Foto: Interfoto/Sammlung Rauch



OPFER DEUTSCHER U-BOOTE: Versenkter Frachter bei Oslo 1941, einer von 2.963, die im Zweiten Weltkrieg vernichtet wurden
Foto: Interfoto/awkz



GEWALTIGE LEISTUNG: Ein Riesenkran mit einer Tragkraft von 150 Tonnen hievt Stückgut an Bord eines Frachters im Hamburger Hafen
Foto: Interfoto/Historisches Auge Ralf Feltz

sollten, nannte man diese Frachter nur noch *„liberty ships“*. Für das erste neue Schiff benötigten die Amerikaner noch rund 150 Tage. Doch dann perfektionierte man die Bauweise und produzierte im gesamten Land die Einzelteile und teilweise sogar ganze Sektionen dieser Schiffsklasse vor. So sank die durchschnittliche Bauzeit auf gerade einmal 42 Tage.

Den Rekord stellten die Kaiser Shipyards auf, ein Verbund von sieben Werften in Kalifornien. Für den Stückgutfrachter *Robert E. Peary* fertigte man rund 250.000 Einzelteile vor und baute innerhalb von vier Tagen, 15 Stunden und 29 Minuten die Sektionen zu einem Schiff zusammen. In den Laderäumen dieser Schiffe war Platz für 440 leichte Panzer oder 2.840 Jeeps. Die Kosten für die ersten 60, noch von Großbritannien in den USA in Auftrag gegebenen *Liberty*-Schiffe betrugen 96 Millionen Dollar.

Liberty-Schiffe

Durch die schnellere Montage fielen die Baukosten für die weiteren Neubauten. Ab 1943 entstand ein neuer, schnellerer Typ mit einer Dampfturbine anstelle der bislang verwendeten Kolbendampfmaschine. Dadurch konnten die neuen Frachter bis zu 17 Knoten laufen. Diese sogenannten *„victory ships“* hatten eine Länge von 137 Metern, waren 19 Meter breit, hatten eine Verdrängung von 10.750 Tonnen, eine Crew von 62 Mann und waren bewaffnet: Am Bug standen eine Kanone und ein Maschinengewehr, am Heck eine Kanone und ein weiteres, leichtes MG.

Insgesamt wurden 2.751 *Liberty*- und 541 *Victory*-Schiffe gebaut. Sie waren dank der schnellen, die Verluste ausgleichenden Massenfertigung die wichtigsten Stückgutfrachter im Zweiten Weltkrieg. Erst durch das von diesen Schiffen nach England transportierte Kriegsmaterial wurde die Landung der Alliierten in der Normandie bereits 1944 möglich.

Die Verarbeitung dieser einfach und schnell zu bauenden Schiffe war allerdings oftmals mangelhaft. Einige leisteten zwar noch im Korea- und sogar im Vietnamkrieg ihren Dienst, doch mehr als 100 dieser Frachter sanken in den ersten Jahren wegen Sprödbrüchen (Materialversagen). Denn die *Liberty*- und *Victory*-Schiffe waren im Gegensatz zu den meisten anderen Schiffen dieser Zeit nicht genietet, sondern geschweißt.

Die Stückgutfrachter nach dem Zweiten Weltkrieg waren ähnlich aufgebaut wie der *Liberty*-Typ, hatten aber bereits einen Dieselmotor-Antrieb. Sie prägten bis weit in die 1970er-Jahre hinein die Häfen in aller Welt – ohne diese Schiffe wäre der Überseehandel nicht möglich gewesen.

Extrem schwere Güter

Die Ladebäume an Deck und umfangreiches Ladegeschirr bestimmten das Aussehen der Stückgutfrachter (die darum auch spöttisch „Westerwälder“ genannt wurden). Denn die meisten nicht europäischen Häfen hatten Mitte des 20. Jahrhunderts noch keine Lade- oder Löscheinrichtungen.

Die zwei bis vier Ladebäume oder Kräne pro Luke waren durchaus nützlich, um Waren von anderen Schiffen zu übernehmen. Ein gewöhnlicher Ladebaum hob zwischen drei bis fünf Tonnen, oft war auch mindestens ein Schwergutbaum mit einer Tragfähigkeit von 20 bis 50 Tonnen vorhanden. Für extrem schwere Güter kamen spezielle Schwergutfrachter zum Einsatz mit beson-

ders starken Kränen mit einer Hubkraft von bis zu 900 Tonnen. Meist befand sich das Deckshaus mit der Brücke in der Schiffsmitte und nicht am Heck wie bei modernen Frachtern.

Weil Stückgut unterschiedliche Maße hat und die Ladung oft für verschiedene Häfen bestimmt ist, ist es schwer zu stauen. Ein Stückgutfrachter verfügt deshalb über mehrere Laderäume, über Luken an Deck erreichbar, die in verstellbare Zwischendecks unterteilt sind. Jedes Zwischendeck kann somit individuell auf die Größe der Ladung eingerichtet werden. So kann man zwar alle möglichen Waren in unterschiedlichsten Verpackungen und Gebinden transportieren, aber man muss auch bei jedem neuen Güterumschlag einen neuen, individuellen Stauplan (Beladungsplan) aufstellen.

Je nach Umschlagsmenge betragen die Liegezeiten in einem Hafen meist mehrere Tage, da das Laden, Stauen und Laschen (Festzurren) eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt – meist sehr zur Freude der Besatzung, die in freien Stunden die Annehmlichkeiten des Landgangs genießen kann.

Während der Beladung ist besondere Sorgfalt nötig, damit während der Seereise nichts verrutschen kann. Kapitän und Ladungsoffizier eines Stückgutfrachters bekamen darum oft einen sogenannten Supercargo als Berater zur Seite gestellt. Meist stellt der Ladungsinhaber oder -empfänger diesen Stauexperten. Er fährt mit in die verschiedenen Lade- und Löschhäfen und überwacht als Externer den Ablauf des Umschlags sowie den Zustand besonders empfindlicher oder verderblicher Fracht.

REKORD: ***Johann Schulte*** **war das damals größte Schiff der Welt – hier im Jahre 1963 – für den Transport von Autos**

Foto: Interfoto/Sharp

Obst wird in Kühlschiffen („*reefer*“, vom englischen *refrigerator* = Kühlschrank) aus den Erzeugerländern zu den Abnehmern transportiert; sie sind eine Sonderform der Stückgutfrachter. Ihre Vorgänger waren die Fruchtschiffe, die ihre Fracht durch ein Belüftungssystem für die Laderäume frisch hielten. Bei Kühlschiffen stellen Kältema-

Schiff ahoi!

Ob Mayflower, U.S.S. Nimitz, Queen Mary 2 oder Gorch Fock – hier werden Schiffsliebhaber fündig.

288 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-751-9
€ [D] 14,99

Faszination Technik

GeraMond

Diesen und viele weitere Titel unter www.geramond.de oder im Buchhandel

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

©Dmitry Berkut / www.dimaberkut.com

OHNE GRENZEN: **Der sowjetische Frachter *Kimowsk* im Hafen von Havanna 1972** Foto: Interfoto/Brown

schinen die gewünschte Temperatur her, die zwischen +8 Grad für Bananen und bis zu –40 Grad für Fleisch beträgt.

Deutschlands erster „Bananendampfer", wie man die Kühlschiffe früher gerne nannte, entstand 1903 bei Blohm & Voss: Die Hamburg-Amerika Linie ließ ihren damals neun Jahre alten Frachtdampfer *Siberia* zum Kühlschiff umbauen und setzte diesen im Atlas-Dienst zwischen New York und Mittelamerika ein. Das Schwesterschiff *Sarnia* war dann das erste Kühlschiff, welches im Hamburger Hafen eine Ladung Bananen löschte – im Jahr 1912.

Kühlschiffe waren im Vergleich zu anderen Frachtern mit bis zu 17 Knoten sehr schnell; die Charterer bestimmten oft erst im letzten Augenblick, von welchem Plantagenhafen die empfindliche Fracht abzuholen war. Denn dafür war der Reifegrad der abzuholenden Früchte ausschlaggebend. Statt ausgebauter Häfen mit Kais gab es gerade in Mittelamerika und der Karibik oftmals nur wackelige Landungsstege, über welche Träger die Früchte heranschleppten.

Die ersten „Bananendampfer" hatten daher außer den Luken mit zahlreichen Ladebäumen auch noch Seitenpforten in den Bordwänden, über die man die Stauden ins Schiff tragen konnte. Die an Bord gebrachte Ladung wurde von den Tallyleuten sorgfältig gezählt, denen Harry Belafonte mit seinem *„Hey, Mister Tallyman, tally me banana"* ein musikalisches Denkmal gesetzt hat.

Kühlschiffe

Wenn das Kühlschiff ladebereit war, hatte zuvor die Besatzung schon ganze Arbeit geleistet. Bereits im Starthafen entlüftete sie die Laderäume und machte sie mit Seifenlösung keimfrei. Lange vor Erreichen des Zielhafens liefen schon die Kühlmaschinen, um die Laderäume auf die richtige Temperatur zu bringen.

Alle vier Stunden wurden die Thermometer kontrolliert und die Temperaturen in das Fruchtlogbuch eingetragen, das bei Reklamationen im Löschhafen lückenlos dokumentieren sollte, wie der Transport vonstatten ging. Denn die Früchte kamen und kommen „grün" an Bord und sollten erst im

TROCKEN UND FLÜSSIG Das ist Stückgut

Bei Schiffsladungen, die nicht in Containern transportiert werden, unterscheidet man grob zwischen Stückgut (*general cargo*) und Schüttgut (*bulk cargo*). Das Schüttgut unterteilt man wiederum in „trocken" (*dry*) und „flüssig" (*liquid*). Wenn die Ladung aus verschiedenen Einzelteilen besteht, spricht man von Stückgut. Die Waren sind in Kisten, Säcken, Fässern, Tonnen, Verschlägen oder auf Paletten verpackt. Aber auch Holzstämme, Eisenteile, Autos oder Lokomotiven gehören zum Stückgut. Die Absender bringen diese Güter über Spediteure und Makler in sogenannten Partien zum Verschiffen in die Häfen. Die Linien-Reedereien der Stückgutfrachter waren in sogenannten Konferenzen zusammengeschlossen, in denen sie Frachtraten und Abfahrtstermine besprachen. So entstand eine feste Kalkulationsbasis für Spediteure und Reeder. In den 1960er-Jahren gab es weltweit noch mehr als 200 dieser Schifffahrtskonferenzen – heutzutage sind es noch etwa 30. In Europa verschwanden die Konferenzen zugunsten einer EU-Regelung zum Kartellrecht (Gruppenfreistellungsverordnung 4056/86) im Seeverkehr im Jahr 2008. Die Änderung betrifft ausschließlich die Linienverkehre von und nach Europa. Reedereien und ihre Kunden verhandeln seitdem direkt über Frachtraten, Zuschläge oder Rabatte.

KISTEN, SÄCKE, BEHÄLTER: **Beladen eines Frachtschiffes im Hafen von Shanghai (Aufnahme aus den 1950er-Jahren)**
Foto: Interfoto/Urtler

ALTE DAME: **Die 1958 unter dem Namen *Bleichen* gebaute *Old Lady* ist ein typischer Stückgutfrachter und liegt heute im Hansahafen am Schuppen 50 in Hamburg. Ruderhaus, Maschinenraum, Salon, Wohnbereich der Crew und Decksausrüstung sind original erhalten**
Foto: picture-alliance/dpa

Kühlhaus des Händlers kurz vor der vollständigen Reife stehen. Wenn nur eine einzige Banane unbemerkt zu früh reifte, führten die entstehenden Reifegase schnell dazu, dass sämtliche Bananen in diesem Kühlraum verdarben.

Abgesehen von der Einführung von Paletten und der Verschiffung der Bananen in Kartons hat sich das Transportsystem seit damals nicht groß verändert. Erst die Erfindung des Containers, also eines Behälters mit standardisierten Abmessungen, führte dazu, dass verderbliche Güter in Kühlcontainern als Teilladung auf Containerschiffen transportiert werden konnte.

Der bekannteste deutsche Stückgutfrachter ist die *Cap San Diego*, die heute als Museumsschiff im Hamburger Hafen liegt. Das 159,40 Meter lange und 21,40 Meter breite Schiff erinnert wegen seiner eleganten Silhouette und der kühn geschwungenen Linie mit dem ausladenden Vordersteven eher an eine schnittige Yacht als an behäbige Frachter. Die lange, über den Maschinenraum durchgezogene Back war genauso ungewöhnlich wie der neue Wulstbug. Die Schornsteine hatten die Schiffsdesigner in den zwei schmalen Masten „versteckt". Wegen ihres weiß-roten Anstrichs und der stilvollen Form bezeichnete man die *Cap San Diego* und ihre fünf Schwesterschiffe, die allesamt längst verschrottet sind, als „Schwäne des Südatlantiks".

Cap San Diego

Gebaut wurde das Schiff im Auftrag der Reederei Hamburg Süd auf der Deutschen Werft AG in Hamburg-Finkenwerder und lief dort am 15. Dezember 1961 vom Stapel. Taufpatin des knapp 16 Millionen Mark teuren Frachters war Ruth Delius, Gattin des Direktors der Oetker Nahrungsmittelwerke, zu denen die Hamburg Süd gehörte. Bei einer Transportkapazität von 10.017 Ladetonnen verfügt die *Cap San Diego* über 16 Ladebäume, zwei Bordkräne und einen Schwergutbaum.

Von den fünf Laderäumen, die in drei Zwischendecks unterteilt waren, wurden ursprünglich zwei als Kühlräume eingerichtet und 1962 zwei weitere kleine Kühlräume eingebaut. Außerdem gibt es noch sechs beheizbare Tanks für den Transport von Süßölen, zwei davon waren Wechseltanks, die für den Transport von Stückgut umgerüstet werden konnten (Luke 6). Mit einem 11.650 PS starken Zweitaktmotor erreichte man eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Knoten.

Zusammen mit ihren fünf Schwesterschiffen bediente die *Cap San Diego* die Route Hamburg–Südamerika mit den Häfen New York, Buenos Aires, Montevideo, Bahia und Recife und transportierte unter anderem Maschinen und Automobile, aber auch lebende, trächtige Kühe in Richtung Südamerika sowie Kaffee, Fleisch, Textilien, Süßöle und Fruchtsaftkonzentrat in Richtung Hamburg. Durch die große Menge der verladenen Güter und die langwierigen Ladeprozesse betrugen die Liegezeiten in Buenos Aires oft bis zu 14 Tage.

NORD-OSTSEE-KANAL: Über die künstliche Wasserstraße wurden im Jahre 2012 insgesamt 104 Millionen Gütertonnen transportiert. Zum Vergleich: Über den Panama-Kanal liefen im selben Zeitraum 221 Millionen Tonnen Foto: picture-alliance/Bildagentur-online

In einer Zeit, in der Interkontinentalflüge noch nicht selbstverständlich waren, nutzten Passagiere die Möglichkeit, mit diesen Frachtern nach und von Südamerika zu reisen. Die jeweils bis zu zwölf Gäste an Bord erwartete ein für Frachtschiffe ungewöhnlicher Luxus. Die *Cap San Diego* verfügte über jeden erdenklichen Service, den sonst nur Passagierschiffe bieten konnten. Bis Ende 1981 war die *Cap San Diego* im Dienst, 1986 kaufte die Stadt Hamburg den wohl elegantesten Frachter als Museums- und Hotelschiff.

Der Container beendete die große Ära der Stückgutfrachter. Die 1956 von dem Amerikaner Malcolm Mc Lean erfundene Blechbox mit festgelegten Maßen war revolutionär: Der Container veränderte die gesamte Arbeitswelt in den Häfen, die Hafenanlagen in aller Welt und auch die benötigten Schiffstypen. Die Umschlaggeschwindigkeit hat sich vervielfacht, weil das Frachtgut nicht mehr an den Piers, sondern im Binnenland beim Empfänger verteilt wurde. Musste früher jeder Stauer pro Acht-Stunden-Schicht 500 Zentnersäcke Kaffee schleppen, so ist dieselbe Menge heute in einer Viertelstunde an ihrem Stellplatz oder gar auf einem Lkw zum Weitertransport verladen. Genauso rapide nahm die Menge der transportierten Güter zu: Während die *Fairland* – das Schiff, das erstmals die neue Erfindung transportierte – gerade einmal 226 Container aufnahm, ist heute auf den neuen Containerriesen Platz für bis zu 21.000 Standardcontainer.

Effizienz gegen Ästhetik

1968 brachte die *American Lancer* die ersten Container in den Hamburger Hafen. Bald hatten die auf Stückgut und Muskelarbeit ausgelegten Hafenanlagen ausgedient und wichen modernen und immer weiter automatisierten Containerterminals.

Stückgutfrachter baut man kaum noch, sie haben nur noch eine Nischenfunktion beim Transport besonders sperriger oder schwerer Güter. Meistens verfügen moderne Stückgutfrachter heute zusätzlich noch über Stellmöglichkeiten für Container (Mehrzweckfrachter). Der Anteil der transportierten Güter geht immer weiter zurück. Betrug die Kapazität der Stückgutfrachter im Weltseehandel im Jahr 1980 noch rund 116 Millionen dwt (*deadweight tonnage*/Tragfähigkeit eines Handelsschiffs), so waren es im Jahr 2016 nur noch 75 Millionen dwt bei einer Gesamtkapazität aller Massengutfrachter von 752,9 Millionen dwt.

Aber auch wenn Stückgutfrachter den Welthandel nicht mehr beherrschen, sind sie mit ihrer klassisch schlanken Form und dem charakteristischen „Wald“ von Ladebäumen und Kränen gegenüber den immer breiter und größer werdenden Containerriesen für viele Schiffsästheten die deutlich schöneren Schiffe. ⚓

EIN WAHRZEICHEN *Cap San Diego*

Das größte noch seetüchtige Museumsschiff der Welt ist an seinem Liegeplatz an der Hamburger Überseebrücke zu einem Wahrzeichen geworden. Die Stadt Hamburg kaufte den 160 Meter langen Stückgutfrachter im Jahr 1986 für 2,45 Millionen. Neben einer festangestellten Crew halten 45 Ehrenamtliche das Schiff in Schuss. Die letzte Generalüberholung fand im Frühjahr 2016 statt. Außer der Besichtigung sind Vorträge, Seminare, Feiern und sogar Übernachtungen möglich. Bis zu zwölf Gäste haben Platz, sogar die ehemalige Kapitänskajüte steht zur Wahl. Mehrmals im Jahr legt die *Cap San Diego* zu Gästefahrten auf der Elbe ab, mindestens einmal im Jahr geht es mit dem Schiff auch in die Deutsche Bucht hinaus (mehr Infos unter www.capsandiego.de).
In Rostock liegt seit 1970 an der Unterwarnow der 10.000-Tonnen-Stückgutfrachter *MS Dresden*, der das fünfte einer Serie von 15 Schiffen war, die von 1956 bis 1961 auf der Warnow-Werft in Warnemünde gebaut wurden. Ab 1958 fuhr er für die Deutsche Seereederei Rostock im Liniendienst nach Afrika, Asien und Südamerika (mehr Infos unter www.schifffahrtsmuseum-rostock.de).

ZUM ANFASSEN: Das Museumsschiff *Cap San Diego* im Hamburger Hafen
Foto: Interfoto/Christian Bäck

Legenden der Lüfte

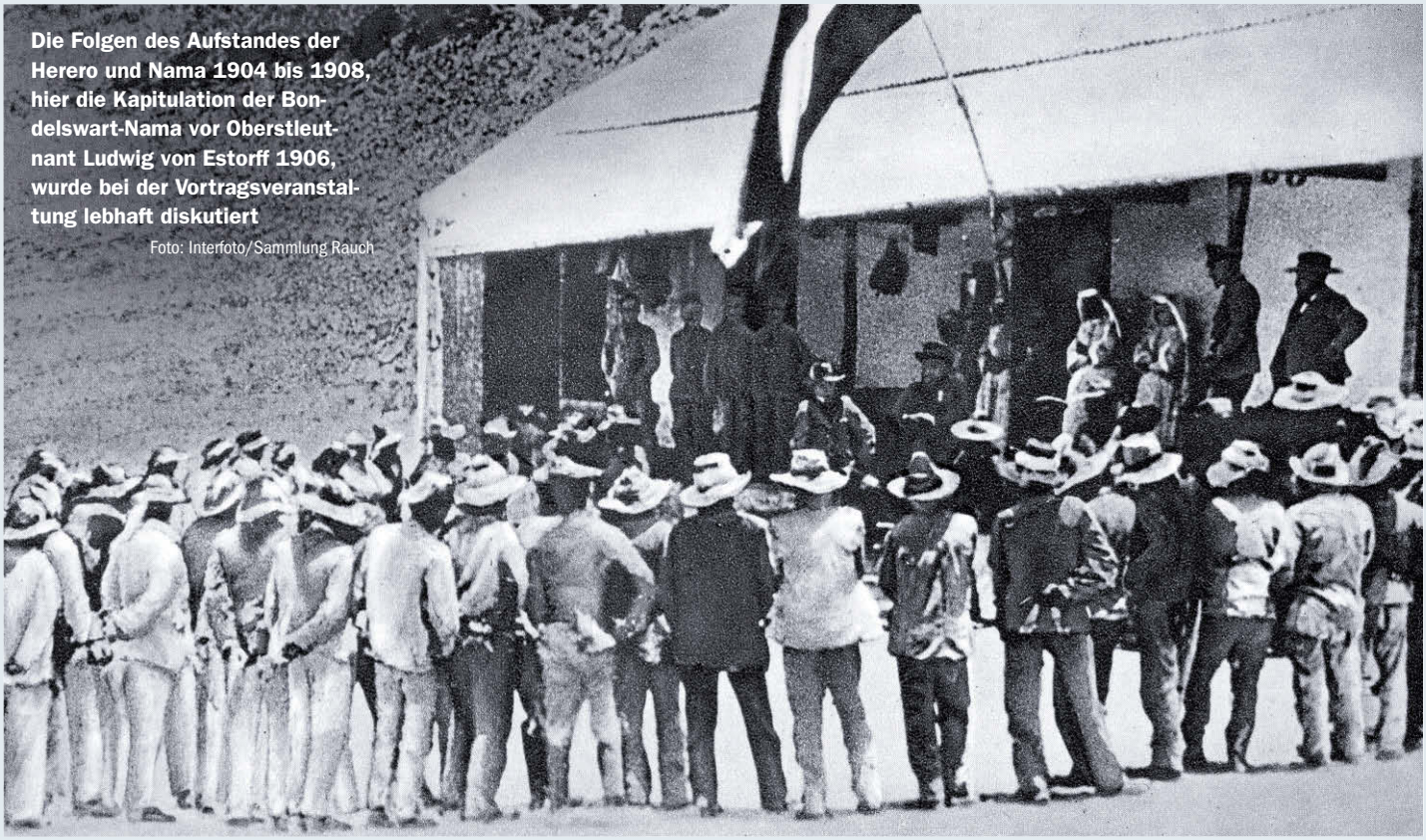
Jeden Monat neu am Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.flugzeugclassic.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

VORTRAGSVERANSTALTUNG: DEUTSCHLAND UND SEINE KOLONIEN

Ein Weltreich für den Kaiser



Die Folgen des Aufstandes der Herero und Nama 1904 bis 1908, hier die Kapitulation der Bondelswart-Nama vor Oberstleutnant Ludwig von Estorff 1906, wurde bei der Vortragsveranstaltung lebhaft diskutiert

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Am 17. Juni fand im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven eine Vortragsveranstaltung der Region Weser-Ems der DGSM statt. Eingeladen hatte der ehemalige Geschäftsführer der DGSM und amtierende Regionalleiter Jürgen Miesler, der damit die Regionalgruppe Weser-Ems wiederbeleben wollte, da die Tätigkeiten zwischenzeitlich erheblich vernachlässigt worden waren.

Thema war: „Ein Weltreich für den Kaiser. Deutschland und seine Kolonien.“ Nach der Begrüßung sprach Dr. Heinrich Walle unter dem Titel „Märtyrer für den Flottenstützpunkt Tsingtau?“ über die Umstände und Voraussetzungen, die zum Erwerb des Kriegshafens Tsingtau geführt haben. Prof. Dr. Gründer referierte daraufhin über die Situation in Deutsch-Südwest, die Anfänge dieser Siedlungskolonie, die Ursachen und den Verlauf des Krieges gegen die aufständischen Herero.

Nach der Mittagspause führte der Leiter des Wilhelmshavener Museums Dr. Huck dann durch die neue Sonderausstellung „Mit Schwert und Talar. Drei Pastoren zwischen Kirche und Marine“. Diese Ausstellung zeigt die Lebenswege der Pastoren Ludwig Müller, Friedrich Ronneberger und Martin Niemöller, die in der Kaiserlichen Marine gedient hatten.

Der Nachmittag begann mit einem Vortrag von Dr. Huck über die Entwicklung des Kolonialgedankens, dessen Umsetzung und die Auswirkungen auf die betroffenen Südafrikaner. Er leitete über zu den Folgen dieser Kolonialpolitik, und endete schließlich mit dem Aufstand der Herero und seiner Niederschlagung. Pastor Morgenstern berichtete über die historische Entwicklung seiner Christus- und Garnisonkirche und deren Ausgestaltung in geradezu musealer Form. Neben einer großen Zahl von Memorabilien und mehreren Gedenktafeln für gefallene Soldaten und Marinesoldaten, besonders der Kaiserzeit, hängt in der Kirche auch eine Tafel mit den Namen von den Gefallenen der Herero-Kriege. Eine Glasplatte vor der Gedenktafel erinnert an die Leiden des südwestafrikanischen Volkes.

Hieran schloss sich eine sehr lebhafte Diskussion über den Umgang mit historischen Ereignissen an. Der Bogen spannte sich von der Heldenverehrung früherer Zeiten über nüchterne militärische Betrachtungen bis hin zu Nazivergleichen, Schuldzuweisung und Schuldanerkennung.

Der Stellvertretende Vorsitzende der DGSM, Vizeadmiral a. D. Hendrik Born, bedauerte am Ende der Tagung die geringe Teilnehmerzahl. Seit dem unerwarteten Weggang von Eberhard Kliem sind die Aufgaben des Regionalleiters nicht mehr ausgeführt worden. Umso verdienstvoller sei das Engagement von Jürgen Miesler. Hendrik Born schlug vor, ein Sprechergremium zu bilden, das die Rahmenbedingungen für eine „Wiederbelebung“ der Regionalgruppe ausloten solle. Das Ergebnis sollte den Mitgliedern vorgestellt werden in der Hoffnung, dass es wieder zu einer aktiven Regionalarbeit kommen wird. Ort für diese Veranstaltung wird das Deutsche Marinemuseum in Wilhelmshaven sein. Der Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben.

Heinrich Walle

JAHRESTAGUNG DER DGSM

Diesmal in Thüringen

Die diesjährige Tagung mit Vorträgen zum Thema „Meutereien in der Marinegeschichte“ findet vom 22. bis 24. September im Augustinerkloster in Erfurt statt. Anmeldungen unter www.marinegeschichte.de/tagungen

Freitag, 22. September

Anreise und Anmelden im Hotel

14:00 Vorstandssitzung im Raum Prag
18:00 Abendessen-Buffet in der Kloster-Gastronomie
19:30 Konzert Shanty-Chor der Marinekameradschaft Erfurt im Klosterkeller

Samstag, 23. September

09:30 Vortrag im Raum Staupitz/Lang
Tim Döbler: Von der *Bounty* bis zur *Sandwich*: Meutereien in der Royal Navy des 18. Jahrhunderts.
10:15 Kaffeepause
11:15 Vortrag
Dr. Guntram Schulze-Wegener: Panzerkreuzer *Potemkin* 1905. Das Schiff – Die Revolte – Der Film
12:00 Vortrag
Dr. Heinrich Walle: Albin Köbis und Max Reichpietsch – Märtyrer für den Kommunismus oder Opfer der Militärjustiz?
12:45 Mittagspause
14:00 Mitgliederversammlung
15:45 Kaffee- und Kuchenpause

18:00 Abend zur freien Gestaltung

Sonntag, 24. September

09:30 Klostergottesdienst, alternativ: Stadtführung zum Thema Martin Luther
11:00 Matinee: Der Marinemaler Olaf Rahardt zeigt seine Werke und berichtet im Restaurant Louisiana
12:30 Mittagessen im Restaurant Louisiana

Abreise der Teilnehmer

TERMINE IM HERBST

Veranstaltungen der Regionalgruppen

6. September, Regionalgruppe Stralsund
Systemunterstützung des Waffensystems Flugkörperschnellboote Klasse 143/143 A
Referent: Bernd Lehmann M. A.
Beginn: 19 Uhr
Ort: Marinemuseum gegenüber vom Museumsschiff *Hans Beimler*, Haupthafen, Fährstraße 9, 17449 Peenemünde

9. September, Regionalgruppe Vorpommern
Exkursion zur Flottenschule Parow mit Besichtigung des Artillerie-Kabinetts (gemeinsam mit der Marinekameradschaft Stralsund)
Treffpunkt: Parkplatz vor dem Haupteingang der Flottenschule Parow

14. September, Regionalgruppe Bayern
Farbige Seeleute im Kaiserreich – Asiaten und Afrikaner im Dienst der deutschen Handelsmarine
Referentin: Sibylle Küttner M. A., Leiterin des Museums Starnberger See
Beginn: 19 Uhr
Ort: Bankhaus Lenz, Holbeinstraße 11, 81679 München

20. September, Regionalgruppe Berlin
Von der Ruderbank zum Naval College? Zur Bedeutung der Antike für die neuzeitliche Marinetheorie
Referent: H. Kopp
Beginn: 18 Uhr
Ort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

5. Oktober, Regionalgruppe Bayern
Die Ära der Schnellbootwaffe von den Anfängen bis 2016
Referent: Bernd Lehmann M. A.
Beginn: 19 Uhr
Ort: Eden Hotel Wolf, Arnulfstraße 4, 80335 München
Hinweis: Die Regionalgruppe Bayern ist Gast bei der Marine-Offiziersmesse München, daher findet diese Veranstaltung nicht im Bankhaus Lenz statt.

Winkspruch

Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de

Das Schicksal von *U 251*

„Boot sinkt schnell!“

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs versank *U 251* auf der Fahrt Richtung Norwegen nach Flugzeugangriffen. Das Wrack wurde 1976 entdeckt. Jetzt gibt es spektakuläre Unterwasseraufnahmen von dem als Soldatengrab eingestuften deutschen Unterseeboot

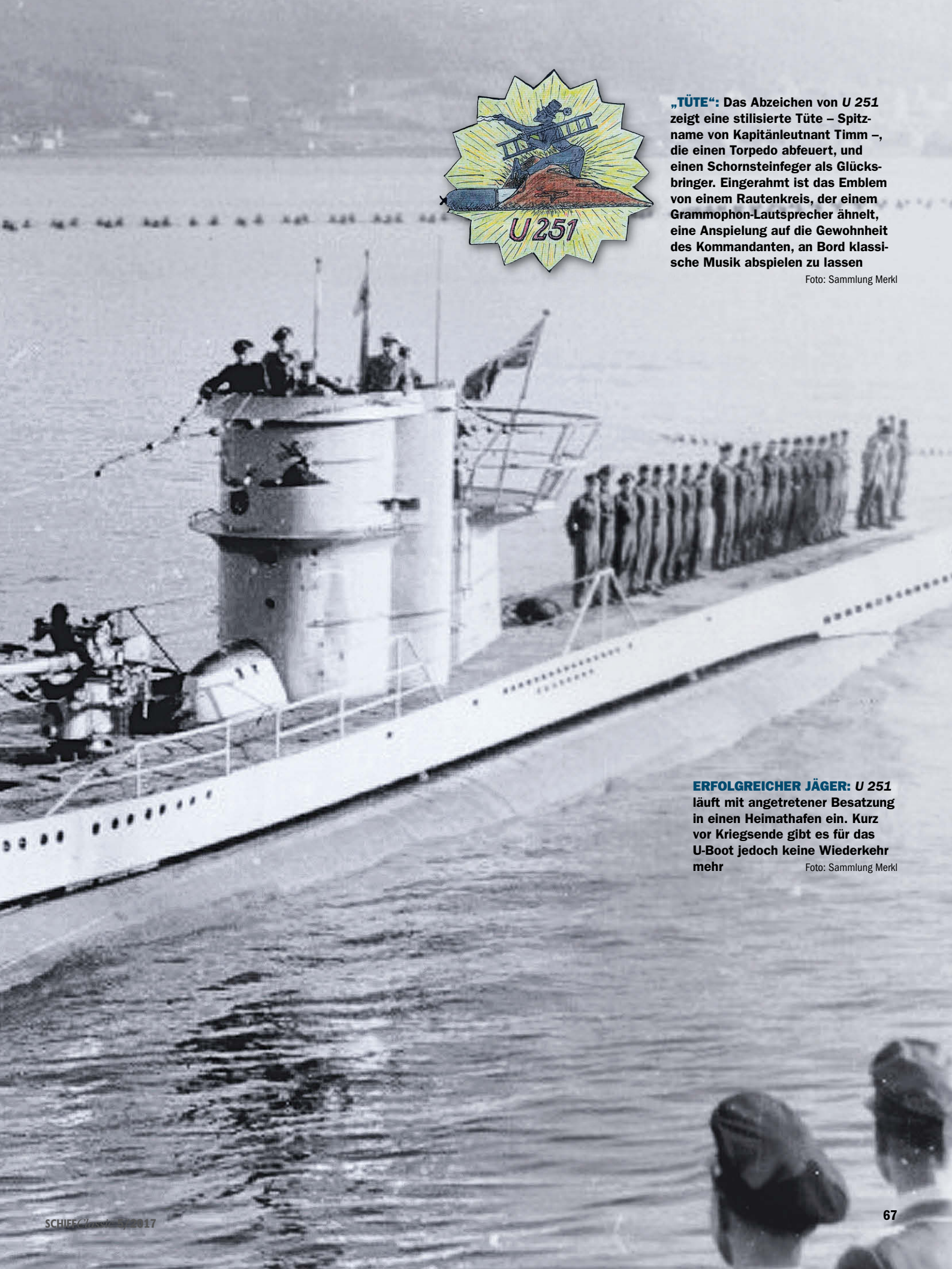
Von Sebastian Merkl

Donnerstag, 19. April 1945. Ungefähr 200 Meter vor *U 2335* detoniert gegen 16:16 Uhr eine Seemine in einer Wassertiefe von ungefähr 35 Metern. Zur gleichen Zeit kommt die Meldung von der Brücke: „Flieger in Sicht!“ Zwei Flugzeuge nehmen Kurs auf den Verband, drehen jedoch ab und bleiben in großem Abstand auf Parallelkurs.

U 251, *U 320*, *U 2335*, *U 2502* und der Minensucher *M 403* befinden sich auf dem Weg nach Norwegen. Es sollte die letzte Fahrt von *U 251* und dem Minensucher *M 403* sein. Nach drei Tagen auf See ist die Gruppe um *U 251* und *U 2502* versammelt. *U 2335* marschiert als Führungsboot im Flakschutz des Minensuchers *M 403*.

Zehn Minuten nach dem Alarm fliegen sehr schnell 30 feindliche Maschinen auf die Boote zu. Zu spät zum Alarmtauchen. Nun überschlagen sich die Ereignisse. Der Flugzeugverband zieht auseinander und greift den Minensucher *M 403* und *U 251* in drei Wellen mit Raketen und Bordwaffen an. Die 2- und 3,7-Zentimeter-Flugabwehrwaffen feuern aus allen Rohren, ein Bomber wird von *U 251* in Brand geschossen. Dem Piloten gelingt in der englischen Küstenstadt Brighton eine Notlandung.

Der Kommandant von *U 251*, Oberleutnant zur See Franz Säck,



„TÜTE“: Das Abzeichen von *U 251* zeigt eine stilisierte Tüte – Spitzname von Kapitänleutnant Timm –, die einen Torpedo abfeuert, und einen Schornsteinfeger als Glücksbringer. Eingerahmt ist das Emblem von einem Rautenkreis, der einem Grammophon-Lautsprecher ähnelt, eine Anspielung auf die Gewohnheit des Kommandanten, an Bord klassische Musik abspielen zu lassen

Foto: Sammlung Merkl

ERFOLGREICHER JÄGER: *U 251* läuft mit angetretener Besatzung in einen Heimathafen ein. Kurz vor Kriegsende gibt es für das U-Boot jedoch keine Wiederkehr mehr

Foto: Sammlung Merkl

TIMM UND SÄCK Die Kommandanten

HOCH AUSGEZEICHNET: Kapitänleutnant Heinrich Timm (1910–1974) absolvierte mit *U 251* neun erfolgreiche Feindfahrten
Foto: Sammlung Merkl

Heinrich Timm, 1910 in Bremen geboren, trat 1933 als Offiziersanwärter in die Kriegsmarine ein. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs auf den Minensuchbooten *M 132* und *M 110* eingesetzt, übernahm er im Juli 1939 das Kommando über das Minensuchboot *M 7*. Für seine Leistungen während der Invasion der Wehrmacht in Norwegen erhielt er das Eiserne Kreuz erster Klasse. Im August 1941 übernahm Timm als Kapitänleutnant die Führung von *U 251*. Nach neun erfolgreichen Feindfahrten auf *U 251* gab er zum 1. September 1943 das Kommando ab und diente danach auf *U 862*, mit dem er sieben weitere feindliche Schiffe versenkte. Korvettenkapitän Timm wurde mit dem Deutschen Kreuz in Gold und dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In der Bundesmarine Fregattenkapitän, starb er am 12. April 1974.

Zwischen September und November 1943 blieb *U 251* ohne Kommandant. Am 23. November 1943 übernahm Oberleutnant zur See Franz Säck den Befehl über *U 251*. Säck, 1909 in Gelsenkirchen geboren, ging 1928 als Freiwilliger zur Reichsmarine. Er diente als Obersteuermann auf dem Torpedoboot *Greif*. Im Jahr 1940 folgte die U-Boot-Ausbildung auf *U 120*. In den Jahren 1940 bis 1943 diente er unter Korvettenkapitän Erich Topp als Obersteuermann auf einem der erfolgreichsten Unterseeboote des Zweiten Weltkriegs: *U 552*.

Säck gehörte zu den sogenannten Kriegsoffizieren, die eine stark verkürzte Offiziers- und Kommandantenausbildung erhielten. Ihm wurde durch seine herausragenden Leistungen auf *U 552* das Kommando von *U 251* übertragen. Bei Kriegsende zur Verfügung der 31. U-Boot-Flottille, starb Franz Säck am 7. Januar 1984.

notiert in das Kriegstagebuch: „Nach dem Angriff wurde mir ein sehr starker Wassereinbruch im Bug und Heckraum gemeldet. Ich befahl: ‚Alle Mann aus dem Boot.‘ Das Boot lag noch auf ebenem Kiel.“

Dann Nachricht an das Begleitboot *U 2502* durch eine Morselampe: „Boot sinkt schnell.“ Kommandant, Leitender Ingenieur und Zentralemaat steigen zur Zentrale des Bootes. Man brachte die Schlauchboote zur Brücke nach oben. Erneut greift eine Welle von Flugzeugen an. Die Mannschaften, die bereits an Deck die Schlauchboote klarmachen, springen in Deckung hinter den Turm und das Bordgeschütz.

Die mehr als 20 Mosquito der Royal Air Force und der norwegischen Luftwaffe beschädigen die Trimmzellen und Satteltanks so stark, dass das Boot schnell sinkt. *M 403* steht nur 300 Meter voraus. Die Besatzung von *U 251* hat die Hoffnung, dass ihr Flakschiff sie aufnimmt. *M 403* gibt jedoch nach kurzer Zeit Leuchtsignale, dass sich das Boot ebenfalls in Seenot befindet. *U 251* sinkt jetzt schnell weg.

Die Überlebenden schwimmen in fünf Grad kaltem Wasser auf die wenigen übrig gebliebenen Schlauchboote zu. Oberleutnant Säck wird von einem Schlauchboot aufgenommen, in dem sich bereits einige Männer befinden. Einige Kameraden sterben schon nach wenigen Minuten an Unterkühlung, einige werden durch die Projektile der Bordwaffen getroffen oder durch die Explosionen der Raketen versprengt.

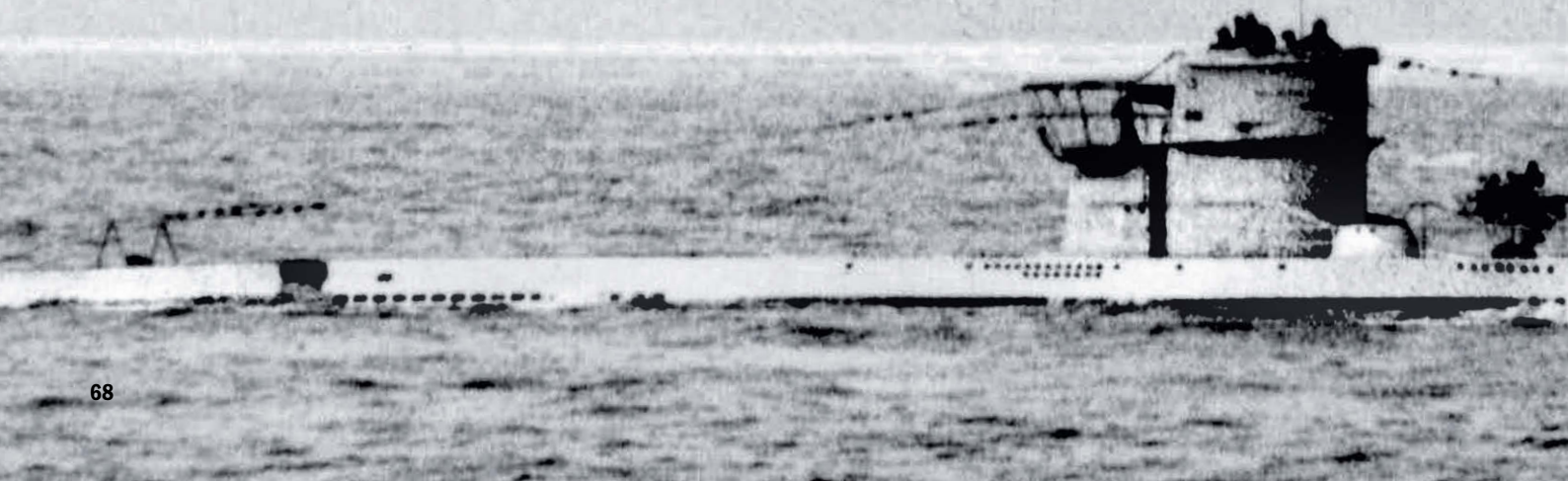
Dann taucht *U 2502* auf; die hilflos im Wasser Treibenden machen mit Trillerpfeifen auf sich aufmerksam, acht Seeleute, darunter Kommandant Franz Säck, Maschinenmaat Blank, Obergefreiter Heiden und Maschinenobergefreiter Hoppe, können nach mehr als zwei Stunden von dem nur leicht beschädigten *U 2502* aufgenommen werden.

Vier Schiffbrüchige sterben an Bord von *U 2502*, das Begleitboot von *U 2502* kann noch 70 Mann des Minensuchbootes retten. Erneut von den Staffeln der Royal Air Force angegriffen, taucht *U 2502* ab, mit mehr als 100 Mann an Bord völlig überladen. Von den 43 Besatzungsmitgliedern von *U 251* fallen an jenem 19. April 39 Mann. Der jüngste Seemann ist 19 Jahre alt, der älteste 31. Der Minensucher *M 403* sinkt nur eine Armlänge von *U 251* entfernt.

Rückblick

U 251, ein Boot vom Typ VII C, lief am 26. Juli 1941 vom Stapel und trat am 20. September bei der Bremer Vulkan Vegesack Werft ihren Dienst an. Zunächst absolvierte das zur 6. U-Boot-Flottille gehörende *U 251* unter dem Kapitänleutnant Heinrich Timm erste

IN SEE: Das Boot hatte eine Länge von 67,10 Metern, eine Breite von 6,20 Metern und eine Verdrängung im Tauchzustand von 871 Kubikmetern
Foto: Sammlung Merkl



Übungs- und Versuchsfahrten. Während eines Unterwasserangriffs auf einer der Übungsfahrten kollidierte *U 251* mit einem seiner Geleitfahrzeuge und musste bis April 1942 repariert werden.

Am 18. April 1942 verließ das Boot zusammen mit *U 88* Kiel in Richtung Nordmeer. Das Nordmeer war die wichtigste Verbindung zwischen dem offenen Nordatlantik

PAUSENLOSER EINSATZ

Von einem Zerstörer ausgemacht, musste *U 251* tauchen. Nach 24 Stunden unter Wasser erschien das Boot wieder an der Ober-fläche und stand kurz danach einem britischen Zerstörer gegenüber

und dem Arktischen Ozean und daher eine bedeutsame Seestraße für die zahlreichen Versorgungsgeleitzüge der Alliierten.

Bereits am 29. April 1942 morgens setzte man *U 251* zusammen mit der Gruppe Nord auf einen aus Murmansk kommenden Geleitzug an. Das Geleit bestand aus 15 Dampfern und neun Sicherungsschiffen, darunter vier Zerstörer. Kurz vor Mitternacht sah Kapitänleutnant Timm, wie zwei Zerstörer auf sein Boot zusteuerten. Es herrschte so starker Seegang, dass er einen Angriff ausschloss, doch die Zerstörer hatten sein Boot entdeckt und drückten es unter Wasser. Wasserbomben fielen aber weit ab. Neun Stunden nach dem Wabo-Angriff entschied sich Timm aufzutauchen und weiter auf das Geleit zu operieren. In den Morgenstunden nahm man das Boot von einem Zerstörer aus wahr und zwang es zur Tauchfahrt.

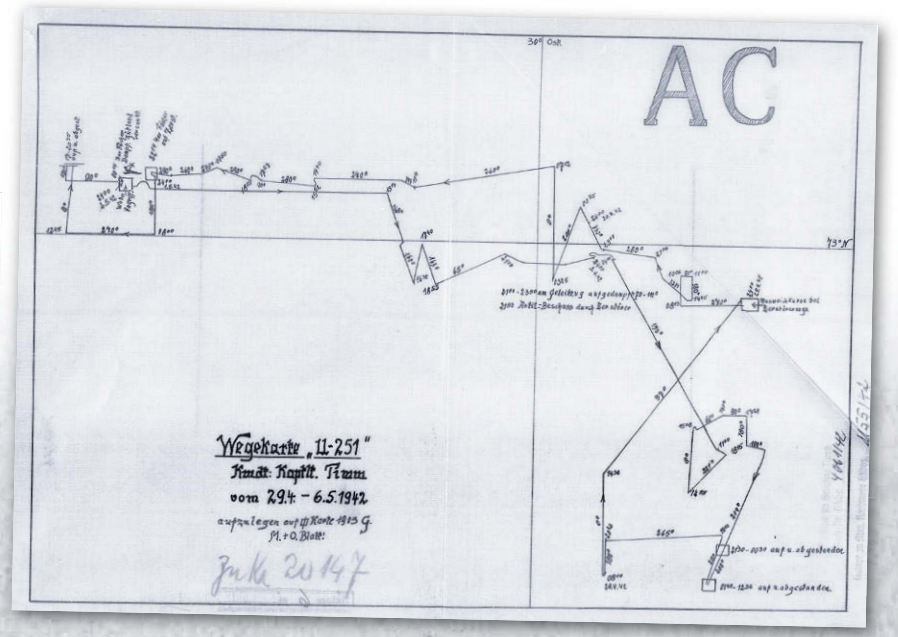
Nach 24 Stunden unter Wasser tauchte *U 251* wieder auf und stand kurze Zeit später erneut einem englischen Zerstörer gegenüber. Timm schrieb in das Kriegstagebuch: „Habe gute Schussposition. Tribal-Zerstörer. 4er-Fächer." Es gelang dem Engländer im letzten Augenblick, dem Torpedo auszuweichen. Timm musste nun schnell auf Tiefe gehen, da Wasserbomben nahe dem Boot detonierten. „Diesmal Glück gehabt. Keine ernsten Schäden."

Einen Tag später herrschte dichter Nebel. Plötzlich kam der Geleitzug in Sicht. Der Kommandant befahl: „Alarm – auf Gefechtsstationen!" Trotz einer langen Laufstrecke von mehr als sechs Seemeilen machte das Boot drei Torpedos aus den vorderen Torpedorohren los. Nach wenigen Minuten waren Detonationen zu hören.

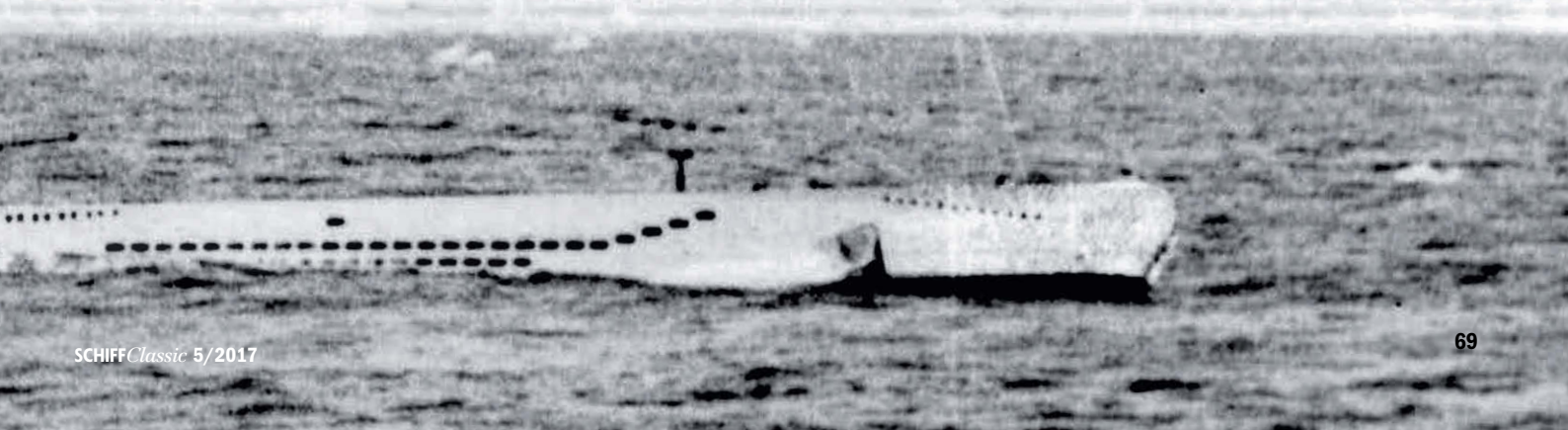
Die Deutschen trafen einen Dampfer, doch die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Über eine Stunde lang belegte man *U 251* mit Wasserbomben und beschoss es mit Artillerie, doch das Boot konnte mit Schleichfahrt entkommen. In den darauffolgenden Stunden meldete der Kommandant von *U 703* ein großes Trümmerfeld und sechs leere Rettungsboote. Es gelang ihm, einen Rettungsring aus dem Wasser zu fischen, auf dem der Name des versenkten Schiffes stand: *Jutland*, ein Munitionsdampfer mit mehr als 6.000 Bruttoregistertonnen, der schon zuvor von deutschen Flugzeugen beschädigt worden war. Am 7. Mai 1942 lief das Boot nach erfolgreicher erster Unternehmung in Kirkenes ein. Zwei Wochen später – nachdem man einige Reparaturen hatte vornehmen müssen – ging es erneut auf Feindfahrt ins Nordmeer. Am 27. Mai 1942 griffen Flugzeuge das Boot an und drückten es unter Wasser.

Durch diese Taktik der gegnerischen Luftwaffe war es den Booten nicht oder nur schwer möglich, sich auf Geleitzüge heranzuführen. An den Geleitzügen sollten Sicherungsschiffe wie Zerstörer oder U-Jagdboote deutsche U-Boote schon vor den Sichtgrenzen zu den Konvois abdrängen oder unter Wasser halten.

Das Nordmeer war zu dieser Zeit dicht mit Eisschollen bedeckt, was es den Unterseebooten zusätzlich erschwerte, die Gruppe vor die Geleitzüge zu stellen, um dann unbemerkt einsickern zu können. Die Gruppe „Eisteufel", zu der *U 251* gehörte, erhielt den Befehl auf den Geleitzug PQ 17 zu operieren.



ORIGINALDOKUMENT: Auf dieser Karte hat Obersteuermann Hampel die Strecken von *U 251* gekoppelt. Die Wege wurden auf durchsichtigem Pergament skizziert, die auf den großen Navigationskarten der Kriegsmarine einfach aufzulegen und abzulesen waren Foto: NARA



Seitdem man das Wrack 1976 entdeckte, finden Tauchexpeditionen dahin statt. Nun gibt es auch Aufnahmen. Hier sieht man Beschädigungen am Vorschiff …

… und am Oberdeck

Von feindlichen Zerstörern gejagt und von einer immer größeren Anzahl von Flugzeugen beschossen, stand *U 251* dem Geleit im damaligen Planquadrat QU 5461 gegenüber.

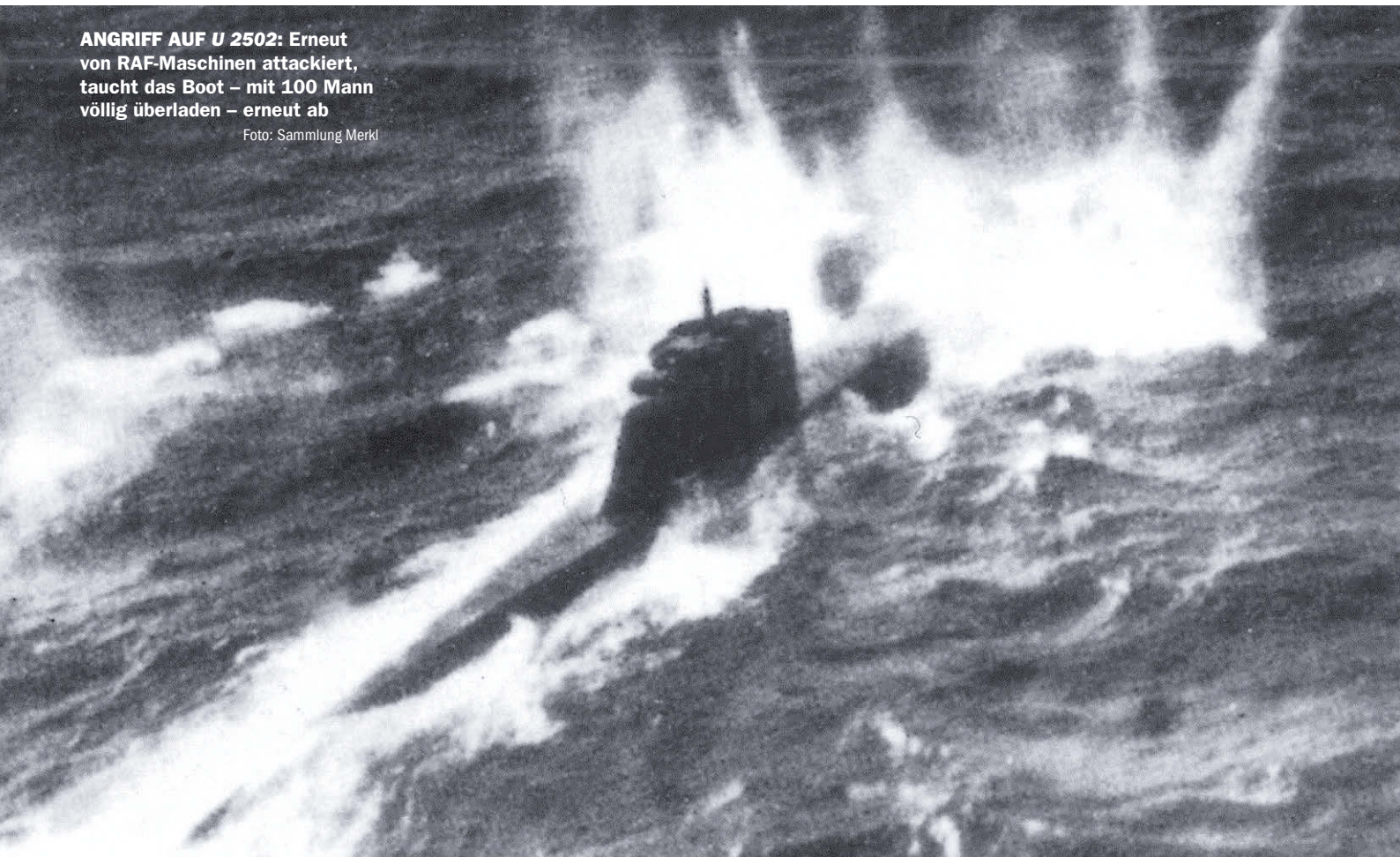
Konvoi PQ 17 bestand aus 32 Dampfern mit schwerer Zerstörersicherung. Die Boote der Gruppe standen verteilt auf den zugeteilten Sektoren vor den angesammelten Schiffen. Am 10. Juli befahl Timm: „Besatzung auf Gefechtsstationen!" *U 251* hielt auf mehrere Bewacher und Dampfer zu. Timm ließ einen Fächerschuss auf einen der großen Dampfer und einen Einzelschuss auf einen überlappend fahrenden Dampfer abschießen.

Das Sicherungsschiff, ein Zerstörer, hatte das Boot entdeckt. Timm ließ hart abdrehen, griff mit einem der Hecktorpedos im Wendemanöver den Zerstörer an, ging dann unter Wasser und setzte das U-Boot sanft auf den Grund auf. Auf diese Weise war es den Zerstörern nur schwer möglich, den Bootskörper vom Meeresgrund zu unterscheiden.

U 251 tauchte unbehelligt auf, die Besatzung nahm das Trümmerfeld mit treibenden Rettungsbooten von ihrem Opfer wahr: dem panamesischen 5.000-Bruttoregistertonnen-Frachter *El Capitan*. In den weiteren Unternehmungen musste die Mannschaft zahlreiche Herausforderungen und Gefahren bestehen. Sie nahm am streng geheimen Unternehmen „Wunderland" in der weit entfernten Kara-See teil. Ziel des Unternehmens war es, mit dem schweren Kreuzer *Admiral Scheer* und mehreren Zerstörern sowjetische Handelsschiffe auf der Nordostpassage zu bekämpfen.

In unbekanntem Gebiet

Das Boot war den starken Witterungen im Nordmeer ausgesetzt und ständig mit Eis überzogen, dennoch beschoss es eine sowjetische Funkstelle auf der „Insel der Einsam-



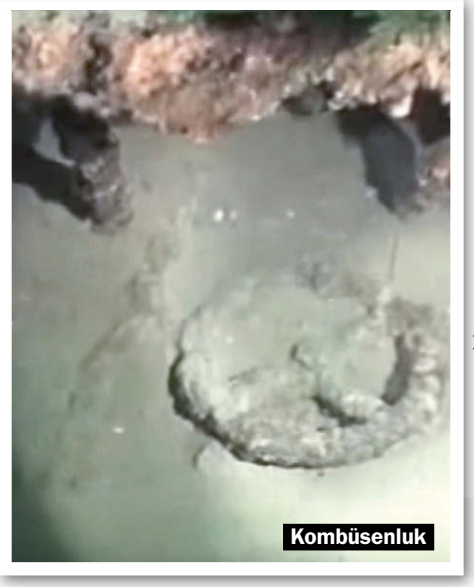
ANGRIFF AUF *U 2502*: Erneut von RAF-Maschinen attackiert, taucht das Boot – mit 100 Mann völlig überladen – erneut ab

Foto: Sammlung Merkl

Turmluk mit UZO (U-Boot-Zieloptik)

Turmluk, Angriffssehrohr und UZO

Blick in die Zentrale



Kombüsenluk

Fotos (6): Starboard - www.starboard.one

keit", griff Zerstörer an – allerdings ohne einen Versenkungserfolg zu erzielen – und wurde mit Wasserbomben und Schiffsartillerie beharkt.

Seit der zweiten Kriegshälfte war es für die deutschen U-Boote durch Verbesserung der Ortungsverfahren und die zunehmende alliierte Lufthoheit immer schwieriger, an Konvois erfolgreich zu operieren. In den eineinhalb Jahren Ende des Jahres 1941 bis Mitte 1943 stand *U 251* insgesamt mehr als 200 Tage in See.

Nach den Unternehmungen bis Mitte 1943 kam *U 251* zur 21. U-Boot-Flottille in Pillau. Als Geleitboot für Küstenkonvois eingesetzt, sollte *U 251* zwischen Kristiansand und Stravanger als sogenanntes Pendelboot alliierte Kriegsschiffe versenken. In den Anfangsmonaten 1945 bereitete die Germania-Werft in Kiel das Boot für einen erneuten Fronteinsatz im Nordmeer vor und versah es mit einem Schnorchel. Bei einer Überholung 1942 baute man bereits das Deckgeschütz aus, verstärkte die Flakbewaffnung und vergrößerte den Turm nach hinten.

Mit dem Schnorchel konnte *U 251* unter Wasser mit Dieselantrieb fahren und die Batterien der E-Maschinen aufladen. Zudem war das Boot schwieriger für gegnerische Flugzeuge aus der Luft auszumachen. Im März 1945, nach knapp zwei Jahren als Versuchsboot, kam *U 251* nach Auflösen der 21. U-Flottille zur 31. U-Flottille. Am 16. April 1945 lief *U 251* von Kiel zu seiner 18. und letzten Fahrt in die Ostsee aus …

1976 gelang es dem dänischen Taucher Aage Jensen, *U 251* im Kattegat in der Ostsee aufzuspüren. Die dänische Regierung erklärte daraufhin den Fundort zum Soldatengrab. Das Wrack liegt in einer Tiefe von etwa 28 bis 35 Metern, zehn Grad Backbord geneigt mit einer Vorlastigkeit von zwei Grad auf festem Untergrund. Die Spitze des Bugs ist um 30 Grad abgeknickt.

DEM TOD ENTKOMMEN

Die Überlebenden schwimmen in fünf Grad kaltem Wasser auf die wenigen übrig gebliebenen Schlauchboote zu. Oberleutnant Säck wird von einem Schlauchboot aufgenommen, in dem sich bereits einige Männer befinden

Rumpf und Aufbauten sind stark bewachsen. Am Turm und dem vorderen 88-Millimeter-Geschützbereich haben sich Fischernetze verhangen. In den Satteltanks sind zahlreiche Einschüsse zu erkennen, die Trimmzellen weisen Raketentreffer auf. Deformationen und Beschädigungen speziell am Oberdeck und Turm, die zur Versenkung von *U 251* geführt haben, zeigen die Schwere des Gefechts. Beide Seitenruder und Tiefenruder sowie Propeller achtern liegen frei.

Der Luftschacht zum Motorraum ist klar am Achterdeck des Wracks zu erkennen. Am gesamten Wrack ist der Raum zwischen Oberdeck und Druckkörper schön zu sehen, da der Holzboden am Oberdeck teilweise stark verrottet ist.

Das geöffnete Turmluk und das offene Torpedoübernahmeluk auf dem Vorschiff lassen das Wrack mystisch und gegenwärtig erscheinen, sodass man sich vorstellen kann, wie die letzten Mann vor mehr als 70 Jahren in den letzten Minuten von *U 251* aus dem Kommandoturm stiegen. ⚓

Vor 60 Jahren: Untergang des Segelschulschiffes *Pamir*

SOS – SOS – SOS

Am 21. September 1957 sank das Segelschulschiff *Pamir* im Hurrikan Carrie. Nur sechs Besatzungsmitglieder überlebten. Wie kam es zu der Tragödie, die die junge Bundesrepublik in ihren Grundfesten erschütterte?

Von Dr. Frank Ganseuer und C.-Jürgen Schaefer

Es ist Sonnabend, der 21. September 1957, 10:36 Uhr Ortszeit, südlicher Nordatlantik. Die deutsche Viermastbark *Pamir* ist mit einer Ladung Gerste und einer Besatzung von 86 Mann, unter ihnen 51 Handelsschiff-Offiziersanwärter, auf der Reise von Buenos Aires nach Hamburg, als sie eine Dringlichkeitsmeldung („XXX") sendet.

Um 11 Uhr folgt die Seenotmeldung: *„SOS here german fourmastbark Pamir at position 35.57 N, 40,20 W, all sails lost, lopside 35 degrees, still gaining, ships in vicinity please communicate, master."* Die *Pamir* steht nun in Funkverbindung mit vier Schiffen und bittet um Bereithalten. 11:52 Uhr (an Motorschiff *President Taylor*): *„Please proceed to us immediatly – master."* 11:54 Uhr: *„SOS, SOS, SOS de* (= von) *DKEF* (= Rufzeichen) *rush rush to us, german fourmast broken Pamir danger of sinking. Master."* 11:57 Uhr: *„Now speed ship is making water danger of sinking"* – der letzte vollständig empfangene Seenotruf der *Pamir*. Sechs Minuten später ist nur noch ein Funkanruf des Schiffes zu hören, dann nichts mehr.

Als das Schiff am 29. Juli 1905 für die Hamburger Reederei F. Laeisz bei Blohm &

ALTGEDIENT: Die bewährte *Pamir* gewann 1932 eine Wettfahrt von Großseglern mit Fracht und umrundete als letzter Windjammer ohne Hilfsmotor 1949 Kap Hoorn. Ihr Ende sollte sie in einer humanen Katastrophe finden

Foto: picture-alliance/dpa

IN SEENOT: Am 18. Januar 1952 bat ein britisches Rettungsboot Hilfe für die *Pamir* 80 Meilen östlich der Themsemündung an, doch das Wetter hatte sich gebessert und die Bark konnte ohne fremde Hilfe ihre Reise fortsetzen

Foto: picture-alliance/dpa

Voss vom Stapel lief – mit einem P am Namensanfang wie ihre sieben Schwesterschiffe der „Flying-P-Liner" –, war die große Zeit der Frachtschiffe unter Segeln längst vorbei. Nach einem bewegten Schiffsleben, unter zahlreichen Flaggen und Eignern, Salpeter- und Getreidetransport, 36-mal rund um Kap Hoorn, zunehmend unrentabel, rettete der Lübecker Reeder Heinz Schliewen das Schiff vor dem Abwracken, als er *Pamir* und *Passat* 1951 kaufte, um Kadetten der Handelsschifffahrt ausbilden zu lassen.

Nach Schliewens Konkurs übernahm das deutsche Reederei-Konsortium Stiftung Pamir und Passat die Schiffe und stellte sie unter der Regie der Rendsburger Reederei Zerssen & Co. 1955 als frachtfahrende Segelschulschiffe wieder in Dienst.

Am 11. August 1957 trat die *Pamir* unter Kapitän Johannes Diebitsch, der kurz zuvor den erkrankten etatmäßigen Kapitän Hermann Eggers ersetzt hatte, in Buenos Aires ihre letzte Reise an: Kurs Hamburg, mit einer Ladung von 3.780 Tonnen Gerste, die aufgrund eines Streiks der Hafenarbeiter großenteils von der Besatzung selbst und von Soldaten lose geladen und teils mit Säcken beschwert wurden.

Am 31. August überquerte die *Pamir* den Äquator, zwei Tage später meldete ein Flugzeug südöstlich der Kapverden das Entstehen eines Hurrikans: Carrie. Dieser zog zuerst nach Westen, schwenkte am 11. September nach Nord, änderte seine Route nochmals am 17. September auf Südost, dann auf Ost und traf am 21. September, zirka 600 Seemeilen westsüdwestlich der Azoren, auf die Nordkurs steuernde *Pamir*.

Gegen 9:30 Uhr Ortszeit erreichte der Orkan das Schiff. Zehn bis zwölf Segel, darunter sämtliche Marssegel, Fock und mehrere Stagsegel, standen noch, hart angebrasst. Das Schiff holte stark über nach Backbord. Als das erste Segel wegflog, wurde „Alle–Mann-Manöver" über die Alarmglocke gegeben, Schoten losgeworfen, Segel zerrissen, schlugen, einige konnten noch abgeschnitten werden.

45 Grad Schlagseite

Daraufhin ordnete der Kapitän an, Schwimmwesten anzulegen, die Schlauchboote klarzumachen und den Verschlusszustand herzustellen, namentlich an Backbordseite, wo bereits Wasser, so berichtete der Überlebende Folkert Anders, in die nachts offen gelassenen Bulleyes einlief.

Eine Eimerkette gab man schnell wieder auf. Die Schlagseite des Schiffes nahm auf 45 Grad zu, die Rahnocken tauchten zeitweise in die See ein. *Pamir* funkte SOS. Dann kenterte das Schiff, lag zuerst flach im Wasser, kenterte weiter, trieb schließlich kieloben und sank nach 20 bis 30 Minuten über den Bug. Im Rumpf vorhandene Luft, so beobachteten die Überlebenden Karl-Otto Dummer und Hans-Georg Wirth, entwich mit schrillem Pfeifen und einer gelblichen, möglicherweise mit Getreidestaub angereicherten Fontäne.

Rettungsboote konnten aufgrund der extremen Schlagseite nicht mehr zu Wasser gebracht werden, einige rissen während des Kenterns los, trieben in der See. In zwei Boote, Nummer 2 und Nummer 5, retteten sich Besatzungsangehörige, ein weiteres, Nummer 6, das schon vor dem Kentern durch Seeschlag von Bord gerissen war, sollte man später leer auffinden. Als das Schiff überholte, so Karl-Otto Dummer, fielen oder sprangen alle, die sich an Oberdeck befanden, in die See. Einige wurden beim Kentern des Schiffes mutmaßlich erschlagen, starben im

„XXX Fourmastbark *Pamir* drifting in heavy hurricane without sails in position 35,57 N, 40,20 W. Please ships in vicinity give position. Answer 480 khz."

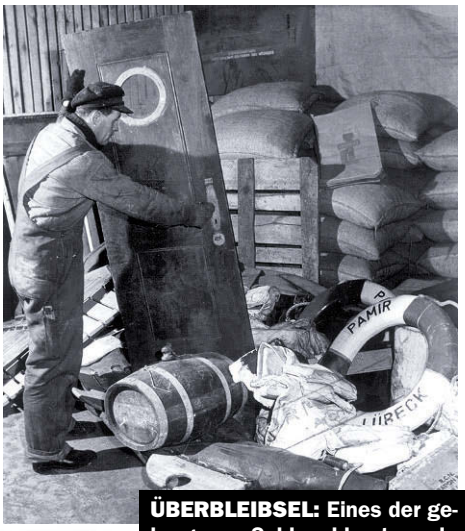
Erste Dringlichkeitsmeldung der *Pamir* um 10:36 Uhr Ortszeit

Wasser oder in den Rettungsbooten, die vollgelaufen und eben noch schwimmfähig waren. Der dort eingelagerte Proviant und Frischwasser gingen großenteils über Bord, die Seenotleuchtraketen waren nass geworden und nicht mehr funktionsfähig.

60 Schiffe und durchschnittlich elf Flugzeuge pro Tag aus verschiedenen Nationen suchten in einer bis dahin einzigartigen Such- und Rettungsaktion in einem Gebiet von 200 Seemeilen sieben Tage nach den Vermissten. Rettungsboot 5, an Bug und Heck schwer beschädigt, konnte nach 54 Stunden am 23. September morgens vom US-amerikanischen Dampfer *Saxon* mit fünf Überlebenden entdeckt werden: dem 24-jährigen Kochsmaat Karl-Otto Dummer, der als Ältester im Boot das Kommando übernommen hatte und später seine Erinnerungen an die Katastrophe in zwei Büchern dokumentierte, den Leichtmatrosen Klaus Fredrichs und Hans-Georg Wirth sowie den Schiffsjungen Folkert Anders und Karl-Heinz Kraaz.

Rettung für wenige

Am 24. September machte gegen Mittag das US-Coast-Guard-Schiff *Absecon* Rettungsboot 2 mit Leichtmatrose Günter Haselbach aus. Haselbach, der sich auf der Reling des wegen größerer Löcher im Rumpf fast vollständig unter Wasser geratenen Bootes festgehalten hatte und der *Absecon* entgegengeschwommen war, schaffte es an Bord des amerikanischen Schiffes. Nachmittags trat dann noch ein unbemanntes Schlauchboot der *Pamir* zutage.



ÜBERBLEIBSEL: Eines der geborgenen Schlauchboote und andere Reste der gesunkenen Viermastbark Foto: picture-alliance/dpa

ALLE HOFFNUNG ERLOSCHEN: Aktuelle Meldung des *Daily Express* vom 23. September
Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

DAILY EXPRESS

No. 17,833 MONDAY SEPTEMBER 23 1957 3 a.m. forecast: Sunny spells; showers Price 3d.

LAST OF THE GREAT WINDJAMMERS FOUNDERS IN AN ATLANTIC HURRICANE AND 13 TOWNS MOURN THEIR DEAD

PAMIR: ALL HOPE GONE

Storm-battered boats empty

52 SEA CADETS LOST

Express Staff Reporters IN LONDON, BONN, AND NEW YORK

THE sailing ship Pamir, last of the great windjammers of the grain-race days, the elegant lady of the sea who defied steam and oil, lies at the bottom of the ocean, shattered by a roaring hurricane in mid-Atlantic loneliness.

FREDERICK ELLIS the Express City Editor sets the scene for defence at the E

THE HOTEL WHERE THE MONEY TALKS

The people of Western Germany, who all day waited by radios and TV sets for news of their sailor-boy ships, were told of the disaster on television late last night.

It must be presumed, the TV announcer said, that the Pamir had foundered, although official confirmation was still awaited.

The Bamby agric programme was cancelled. And 13 German towns which had men aboard the Pamir were later informed.

The TV announcement with the grim news came after more than half a century went into 33 crew and 15 young German naval cadets—half of them boys making their first trip to sea.

The TV announcement was the end of the hopes of the six men who would not give up hope—the Pamir's master Captain Hermann Rahir, 61, once-old veteran of a hundred gales who sailed the Cape Horn route, and the five officers who stepped him during the voyage. In the four-masted Pamir, which was used as a German training ship, was many months of sail. 61-year-old Captain Rahir, 11 was his first trip in her.

Captain Rahir said so far as the Hamburg home [illegible] "I just can't believe it."

"My beloved Pamir. . . I know every inch of her, every plate. She was the ship I'd been asked

Outward bound from Hamburg . . . and the Pamir proudly spreads her sails in mid-Atlantic. The voyage is fated to be her last.

Virginia's honeymoon car in accident

WHIRLWIND rips through a quiet English village

VANWALL CHIEF BARS DRIVER FROM BRM RACE

A TELEPHONE call from Mr. Tony Vanderveli, millionaire owner of Vanwall racing cars, stopped a driver from taking the wheel of his B.R.M. car in the Modena Grand Prix in Italy yesterday.

Man bitten

30 in club brawl

4.30 a.m. LATEST TWO KILLED IN LORRY CRASH

ÜBERLEBT: Mannschaften der US-Küstenwache transportieren in einem Rettungsboot den am 24. September geretteten Günter Haselbach (Pfeil), einen der sechs Überlebenden der Katastrophe
Foto: picture-alliance/dpa

MUSEUMSSTÜCKE: Bordwand des mit Klarlack konservierten Rettungsbootes 5 und Rettungsring der *Pamir* im Schifffahrtsmuseum Unterweser in Brake
Foto: Schifffahrtsmuseum Unterweser

DRAMA DER RETTUNG

Haselbachs letzter Gefährte im Boot schwamm noch zwei oder drei Stunden vor der Rettung davon, und auch in Boot 5 springt der Letzte, der in den Tod geht, zwei Stunden vor der Ankunft des rettenden Suchschiffes in die See. Am dritten Tag nach dem Untergang fiel leichter Regen, nur noch fünf Menschen saßen im Boot, bis zur Brust im Wasser, das bereits große Löcher in die Haut geätzt hatte. Es bildete sich ein Regenbogen, „ein riesiges Tor, und mitten aus diesem Tor heraus kommt mit mächtig schäumender Bugwelle ein Schiff." Die Insassen des Bootes schreien zusammen „SOS–SOS–SOS!", dann schwimmen sie auf das Schiff, die *Saxon*, zu, auf der man sie gesehen hat und Rettungsboote klarmacht.

Eine Maschine der US Air Force flog die Geretteten aus Boot 5 wenige Tage später über Casablanca, wo sie ein großes Presseaufgebot empfing, nach Hamburg. Günter Haselbach traf von San Juan, Puerto Rico, aus in Hamburg ein. Auch die Wracks der gefundenen Rettungsboote gingen zurück in die Heimat – vorerst landeten sie in einem Schuppen im Hamburger Freihafen.

Untersuchungen

Dort besichtigten Experten des Seeamtes Lübeck, das den Untergang der *Pamir* mit der am 6. Januar 1958 beginnenden Seeamtsverhandlung untersuchte, das Material. Der Spruch des Seeamtes vom 21. Januar 1958 erkannte schließlich auf die Vermeidbarkeit des Untergangs: Das Schiff sei dem Winddruck mit den geführten Segeln und der Segelstellung, seinem Beladungszustand und dem nicht gefluteten, mit Gerste beladenen Tieftank stabilitätsmäßig so wenig gewachsen gewesen, dass es starke Backbordschlagseite erhalten hatte und die zum größten Teil lose geladene Gerste „übergegangen" war.

Außerdem war Wasser in die nicht an allen Stellen verschlossenen Aufbauten an der Backbordseite eingedrungen, sodass das Schiff schließlich kenterte und sank. Möglich sei zudem, dass Kapitän und Erster Offizier mit der Führung eines derart großen Frachtseglers nicht hinreichend vertraut gewesen waren. Als ungeklärt galt überdies, ob der Schiffsführung die seit Tagen gesendeten Warnmeldungen zu Carrie, allein 62 durch Washington NSS, bekannt geworden waren.

In der Rückschau hätte eine am 19. September vollzogene Kursänderung nach Süd oder Ost eine gefährliche Begegnung mit dem Orkan vermieden. Ob der Kapitän versucht hatte, durch höhere Geschwindigkeit und Festhalten am Nordkurs dem Hurrikan zu entkommen oder dessen „Fahrbares Viertel" zu erreichen, war nicht mehr verifizierbar, da die gesamte Schiffsführung den Untergang nicht überlebt hatte.

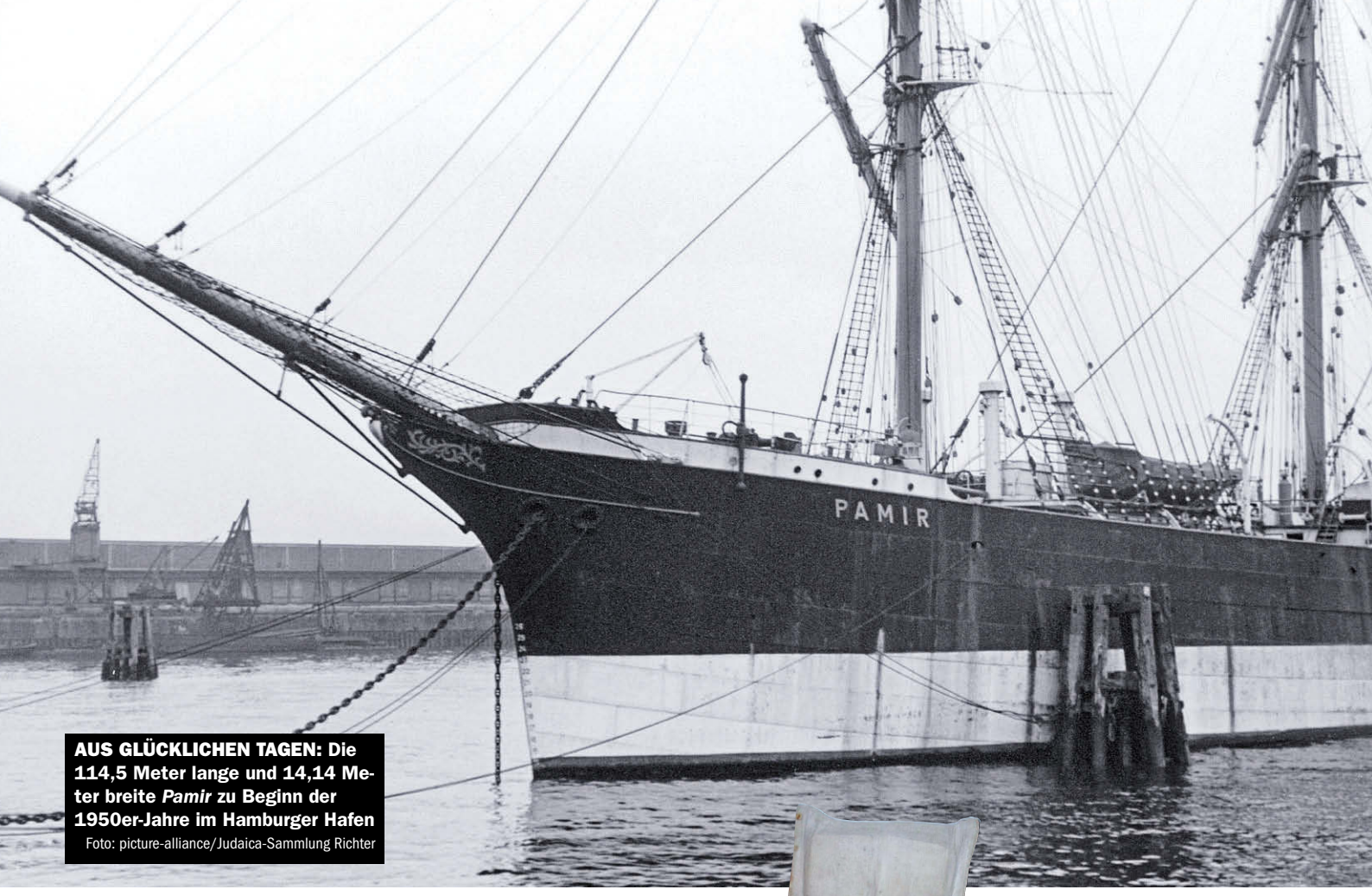
Das Urteil des Seeamtes blieb allerdings nicht unwidersprochen. Für Stiftung und Reederei plädierten der Rechtsanwalt Horst Willner und der Sachverständige Otto Hebecker auf das Wirken „höherer Gewalt" und Flucht des Schiffes vor einem unberechenbaren Ausnahme-Orkan, der das Schiff „teuflisch" verfolgt und schließlich zu einem Leckschlag im Schiffsrumpf geführt hatte. Dies zeige die beobachtete gelbe Fontäne entweichender Luft aus dem Schiffskörper ebenso wie das Wort *„broken"* im Funkverkehr sowie das schnelle Sinken des Schiffes.

Im Jahr 2007 hat der Bremer Schriftsteller Johannes K. Soyener auf Grundlage der von ihm in der Staatsbibliothek Bremen aufgefundenen Akten der Stiftung Pamir und Passat in seinem Buch *Sturmlegende* die Er-

LEHREN AUS DER KATASTROPHE

Das Seeamt forderte nach der Tragödie der *Pamir* ausreichende Erfahrung von Segelschiffkapitänen als Wachoffizier oder Kapitän auf derartigen Schiffen, Verstauen von Getreide ausschließlich in Säcken, Rettungsboote aus bruchfestem Kunststoff in Signallackierung, Ausrüstung mit automatischen Notsendern, Radarreflektoren und wasserfeste Signalmittel.

GEDENKEN: Bittgottesdienst für die verschollenen Besatzungsmitglieder am 25. September; rechts Felix Graf von Luckner, der legendäre Kommandant des Hilfskreuzers *SMS Seeadler* im Ersten Weltkrieg
Foto: Ullsteinbild



AUS GLÜCKLICHEN TAGEN: Die 114,5 Meter lange und 14,14 Meter breite *Pamir* zu Beginn der 1950er-Jahre im Hamburger Hafen
Foto: picture-alliance/Judaica-Sammlung Richter

eignisse romanhaft aufgearbeitet und die gefundenen Dokumente auf diese Unglücksursachen ausgerichtet: den durch die Finanzmisere der Stiftung bedingten schlechten materiellen Zustand des Schiffes wie Lecks in den Aufbauten und Korrosion in den Laderäumen sowie nicht ausreichende Erfahrung der Schiffsführung mit einem Ladung fahrenden Großsegler. Vor allem aber habe die *Pamir* die Funkwetterberichte, die den Weg des Hurrikans seit Tagen meldeten, nicht gehört und sei daher von dem Orkan überrascht worden.

FEHLKONSTRUKTION: Die grauen, nicht mit einer auffälligen Farbe versehenen „Rettungswesten" waren in einer von Wellen aufgewühlten Wasseroberfläche auch aus kurzer Distanz so gut wie nicht zu sehen
Foto: Schifffahrtsmuseum Unterweser

EIN GLÜCKLICHER VATER: Walter Anders schließt seinen 18-jährigen Sohn Folkert, einer der sechs Überlebenden, an Bord des US-Truppentransporters *Geiger* am 28. September 1958 im Hafen von Casablanca in die Arme
Foto: picture-alliance/dpa

Viele Hyothesen

Die diesbezüglichen Indizien – Segelführung, Verschlusszustand, Unkenntnis der Besatzung über den herannahenden Hurrikan (so trat die Wache noch am 21. September um acht Uhr bei Windstärken über acht ohne Ölzeug heraus, die Kombüse erfuhr erst um etwa die gleiche Zeit vom Orkan) – waren nicht ohne Weiteres von der Hand zu weisen. Doch auch sie verblieben im Bereich der von Dummer sogenannten Hypothesen: alle mehr oder weniger plausibel, keine direkt abwegig, sogar miteinander kombinierbar, aber letzten Endes nicht mehr zweifelsfrei beweisbar.

Fest steht, dass von den 86 Besatzungsmitgliedern des Schiffes auf seiner letzten Reise annähernd die Hälfte zwischen 16 und 18 Jahre alt war. Auf einer Fläche von fünf Seemeilen im Quadrat entdeckten Flugzeuge und Schiffe noch Holzteile und aneinandergebundene leere Schwimmwesten, zwei Westen wiesen „Spuren von menschlichen Körpern" auf. „Viele Haie wurden gesichtet", lautete die knappe Formulierung des Seeamtes zu diesem Thema.

Das Unglück der *Pamir* erschütterte die junge Bundesrepublik in ihren Grundfesten. Nachdem auch die *Passat* im November 1957 nur mit knapper Not, unter Fluten des Tieftanks und zeitiger Reduzierung der Segelfläche, einem Sturm bei übergehender Gersteladung entkommen war, wurde sie außer Dienst gestellt und 1959 an die Hansestadt Lübeck verkauft. Sie liegt als Museum, Veranstaltungs- und Übernachtungsort an ihrem letzten Liegeplatz in Travemünde.

Vom Schicksal der *Pamir* hingegen erzählen heute nur noch einige Relikte. ⚓

ALTE WELT: Auswanderer warten auf das ersehnte Einschiffen

ZWISCHEN DEN WELTEN: Im Speiseraum der dritten Klasse der *Columbus*

Attraktion in Bremerhaven

Deutsches Auswandererhaus

Der Traum von einer besseren Zukunft

Es handelt sich nicht um ein Schifffahrtsmuseum im üblichen Sinn, jedoch ist es mit der Seefahrt aufs Engste verbunden: das deutsche Auswandererhaus in Bremerhaven. Dazu trägt einerseits seine Lage unmittelbar an der Kaje des Neuen Hafens bei, vor allem aber seine Exponate, denn die mehr als sieben Millionen Auswanderer aus verschiedenen europäischen Ländern, die die Alte Welt ab 1830 über Bremerhaven in Richtung Nord- und Südamerika sowie Australien verließen, nutzten dafür unterschiedlichste Schiffe.

Großdiorama

Gleich zu Beginn seines Besuchs findet sich der Museumsgast unvermittelt in einem begehbaren Großdiorama wieder, das ihn 130 Jahre zurück und auf die Kaje direkt vor die hoch aufragende Bordwand des Schnelldampfers *Lahn* versetzt. Erst bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass die ihn umgebenen Gestalten, die zwischen Bergen von Gepäck auf ihre Einschiffung warten, unterschiedlichen Zeiten entstammen.

Wer möchte, kann sich exemplarisch in einen bestimmten Auswanderer hineinversetzen und dessen Werdegang von seinem alten bis zu seinem neuen Heimatort mittels Hörstationen verfolgen. Neben eher klassisch vermitteltem Hintergrundwissen über die Herkunft der Emigranten und deren Gründe, sich auf das große Abenteuer einzulassen, ist nach dem Erklimmen der steilen Gangway das Begehen der Unterkünfte verschiedener Klassen und Speiseräume möglich. Dabei kann man so unterschiedliche Schiffe wie den Segler *Bremen* von 1854, den 1887 vom Stapel gelaufenen Schnelldampfer *Lahn* und den Liner *Columbus* von 1923 für einen authentischen Eindruck des Lebens eines Passagiers auf dem Atlantik zu Zeiten der großen europäischen Auswanderung in die Neue Welt betrachten.

Authentische Eindrücke

Auch die Ankunft in Ellis Island, der „Insel der Tränen“ genannten Einwanderungsstation in New York, durch die zwischen 1892 und 1954 nicht weniger als 24 Millionen Einwanderer geschleust wurden, durchlebt der Besucher im Rahmen der Möglichkeiten zumindest ansatzweise. Ein rekonstruiertes Stück des 1913 eröffneten New Yorker Bahnhofs Grand Central Station steht für die hier beginnende letzte Etappe der Auswanderer in ihre zukünftige Heimat.

Dazu gibt es jede Menge Hintergrundinformationen wie die Kopfzahlen der deutschen Emigranten, ihre regionale Verteilung über den amerikanischen Kontinent sowie ihre Lebensumstände. Wer nach Berührungspunkten mit der eigenen Familiengeschichte suchen will, kann außerdem zwei Datenbanken nach ausgewanderten Vorfahren oder Verwandten durchstöbern. Seit 2012 besitzt das Auswandererhaus eine Abteilung über die Einwanderung nach Deutschland, deren Hauptaugenmerk auf den Zuzug von damals „Gastarbeitern“ genannten Arbeitsmigranten, Aussiedlern und Asylsuchenden seit den 1960er-Jahren in die Bundesrepublik gerichtet ist. Aber auch Flucht und Vertreibung gegen Ende des Zweiten Weltkriegs sowie die innerpreußische Arbeitsmigration vor dem Ersten Weltkrieg finden Anklang, obwohl es sich bei beiden um Erscheinungen der Binnenmigration handelt.

Nachgebaute Geschäfte aus den Anfangsjahren der bundesdeutschen Geschichte lassen die Vergangenheit lebendig werden, wobei das allerdings nichts mehr mit Seefahrt zu tun hat.

Detlef Ollesch

INFO

Deutsches Auswandererhaus Bremerhaven

Anschrift
Columbusstraße 65, 27568 Bremerhaven

Öffnungszeiten

März–Okt.	täglich 10–18 Uhr
Nov.–Feb.	täglich 10–17 Uhr

Die Familienrecherche ist täglich ab 12 Uhr geöffnet.
Tel. 0471 902200

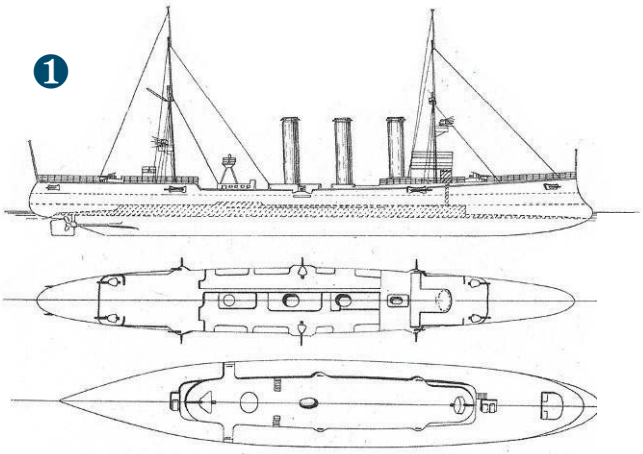
Mehr Informationen unter
www.dah-bremerhaven.de

Fotos: Detlef Ollesch

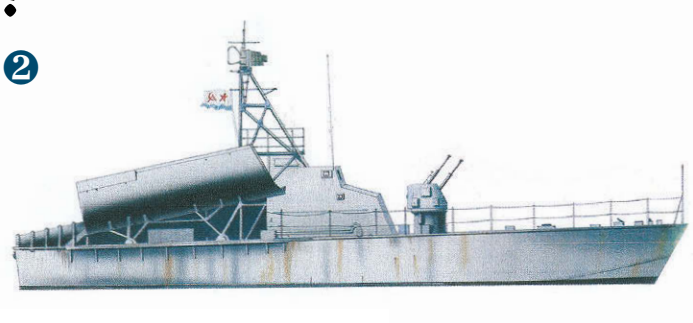
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

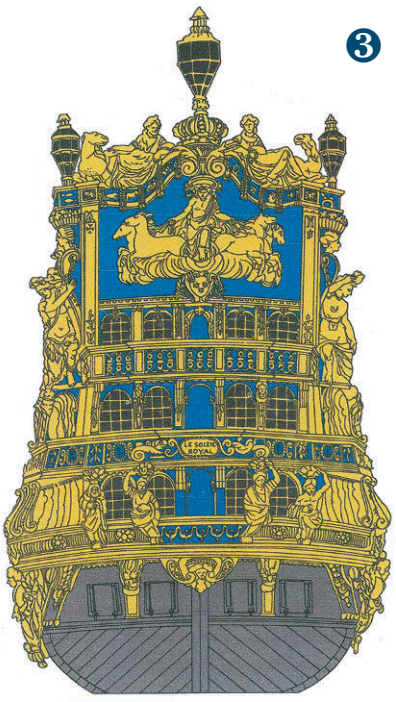
❶



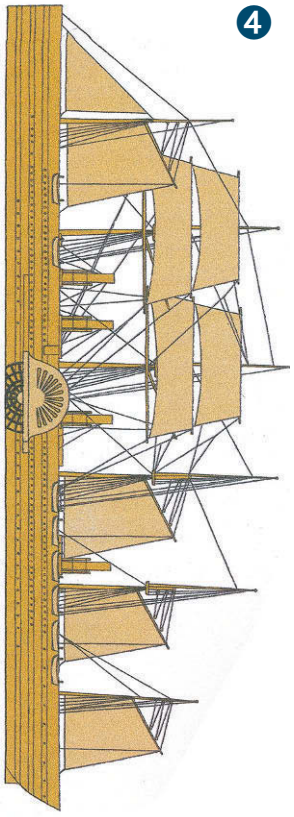
❷



❸



❹

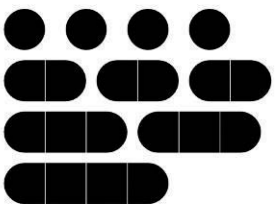


Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.

	3	0	6	1	4	0	0	2	2	2
0										
1										
2										
4										
3										
1										
4										
2										
1										
2										

raetselstunde.com



Lösungen:

Bilderrätsel

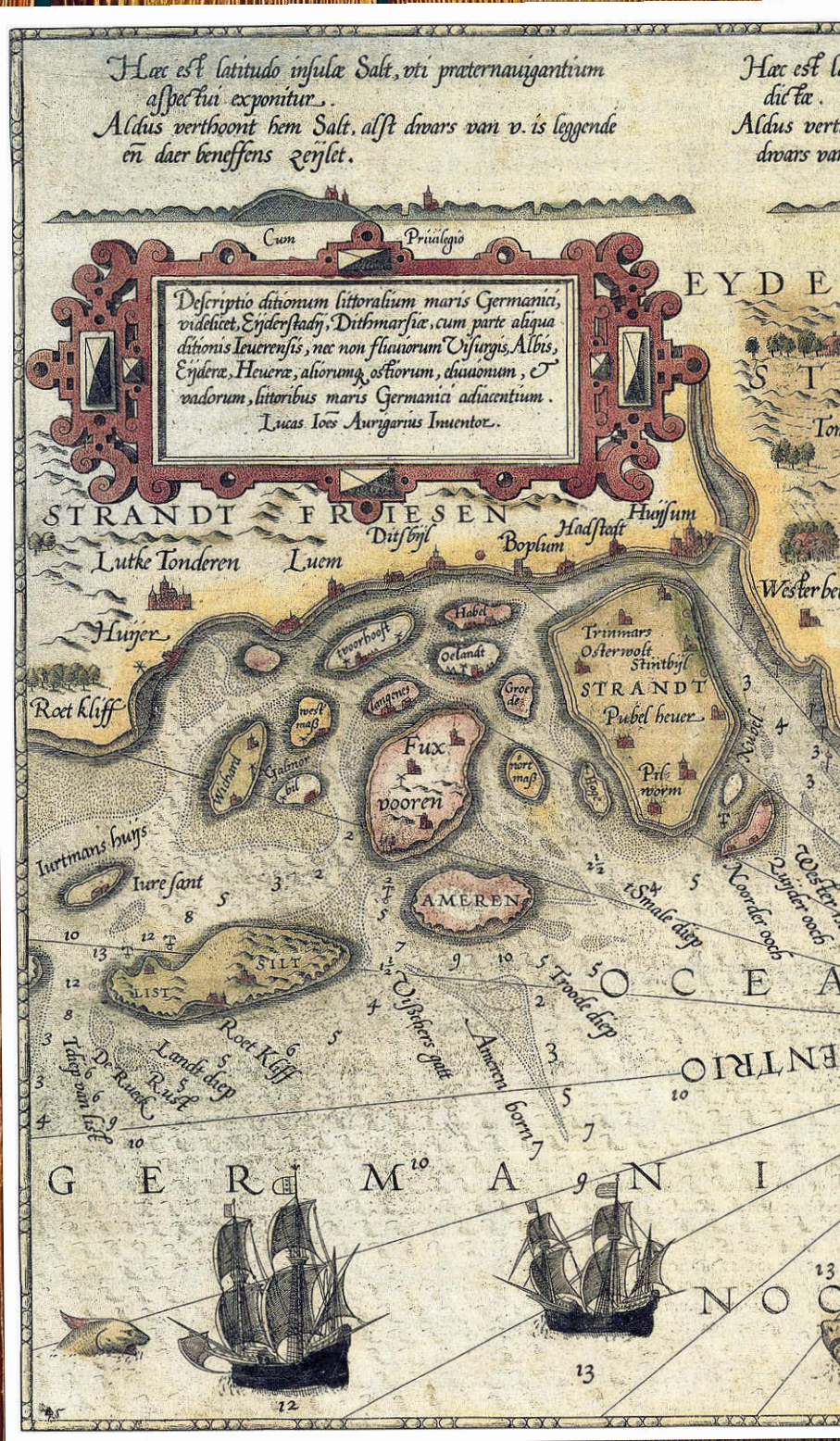
1 *SMS Nürnberg* (Kleiner Kreuzer, Deutsches Reich 1914)
2 *Komar*-Klasse (Raketenboot, Sowjetunion 1960)
3 Heck von *Le Soleil Royal* (Linienschiff, Frankreich 1670)
4 *Great Eastern* (Segeldampfer, Großbritannien 1860)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde, www.raetselstunde.com; Fotos: Sammlung GSW (4)

Spieghel der Seevaerdt

Diese Seekarte der deutschen Nordseeküste ist ein kolorierter Kupferstich des niederländischen Kartografen Lucas Janzoon Waghenaer (geboren um 1533/34, gestorben um 1605/06), der 1585 in der damals weit verbreiteten Kartensammlung *Spieghel der Seevaerdt* erschien. Da Waghenaer als Navigator und Steuermann zur See gefahren und in Kontakt zu spanischen, portugiesischen und italienischen Seefahrern gekommen war, brachte er seine praktischen Erfahrungen ins künstlerische Werk ein. Das Besondere an den Arbeiten ist, dass er auch Wassertiefen einzeichnete und Symbole verwendete, welche die Karten – die unter anderem die Atlantikküste von Norwegen bis Portugal, England, die Ostsee und die deutsche Ostseeküste zeigen– ausgesprochen gebrauchsfreundlich machte. *AK*

Foto: picture-alliance/akg-images



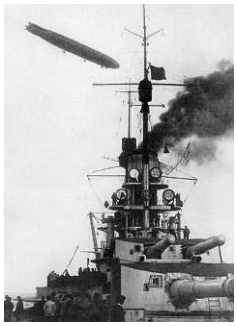
Hæc est Vera Dithmarsiæ delineatio, vti nauigantibus Albim sese exhibit.
Aldus verthoont hem tlandt van Dithmars alsmen vp de Elue is zeijlende.
Vera descriptio prouinciæ Halensis, vti traijcientib Albim sese offert.
Aldus verthoont hem tlandt te Hael, alsmen de Elue is vp Zeijlende,
Beschrijuinghe der Zee Custen van Eyderste, Dithmers, en ee deel vant Frowges landt, de Weser, Elue, Eyder, Heuer, en meer andere gaeten Zanden, en ondiepte, langes alle de Custe geleghen.
DITMERS
TLANDT
HAEL
MERIDIES
ORIENS
OCCIDENS
SEPT
ZEE
Duitzsche mijlen tot 15. in een graedt.
Spaensche mijlen tot 17½. in een graedt.
Ioannes a Doetecum. f.

Atlantikschlacht 1942

Im Zeichen des Erfolgs: Nach dem Kriegseintritt der USA sah der Befehlshaber der U-Boote, Admiral Karl Dönitz, die Chance, das Operationsgebiet auf den gesamten Atlantik auszuweiten und die Versenkungsrate durch seine Unterseeboote in die Höhe zu treiben. Auch gegen Ende des Jahres gelang es, die alliierten Seetransportkapazitäten schwer zu treffen.

„Albion“ 1917

Joint operation: Das erste gemeinsame taktisch-operative Unternehmen von Marine und Armee richtete sich gegen die Baltischen Inseln Ösel, Moon und Dagö. Was folgte daraus?



Kleine Boote, große Flüsse

Wiederbelebt: Mit der Brown Water Navy in Vietnam 1967 nahmen die Amerikaner eine aus dem US-Bürgerkrieg bewährte Strategie zum Vorbild.

Familie *Blücher*

Traditionsreich: Neben dem Schweren Kreuzer gab es einen Großen Kreuzer und eine Gedeckte Korvette namens *Blücher*. Wir stellen die Schiffe vor.

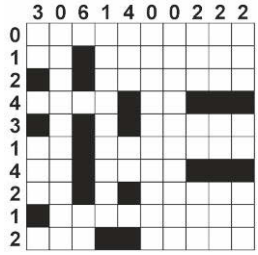
Außerdem:

Der 35. America’s Cup Triumph der fliegenden Neuseeländer

Gesunken vor Rügen Schraubendampfer *Großfürst Constantin*

Constitution* versus *Guerriere Gefecht im britisch-amerikanischen Krieg 1812

Auflösung des Rätsels



Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 16. Oktober 2017

Fotos: picture-alliance/akg/RMR/WZ-Bilddienst, Sammlung GSW

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiffclassic-magazin.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen

uwe.stockburger@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 21 | 5/2017 | September–Oktober | 5. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 97 | 45. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck LSC Communication, Krakau

© 2017 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Wir sind Tradition

Bildhinweis (von unten nach oben): DMB-Bestand © Karl-Heinz Fiedler | DMB-Bestand | © D. P. Reine

In jedem steckt
die Liebe zum Wasser.

Deutscher
Marinebund
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

www.deutscher-marinebund.de

Modellbau 2017

Neuheiten vom Besten!

King of Prussia

1:42

Britisches Schmugglerschiff
Länge: 745 mm
Bestell-Nr. 20162

Sea-Jet Evolution

Länge: 685 mm
Bestell-Nr. ro1266

www.krick-modell.de

Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den "Highlights 2017" Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.

Diese Kataloge sind auch bei Ihrem Fachhändler erhältlich.

ro marin by krick

Düsseldorf 1:25

Feuerlöschboot, Gesamtlänge: 1160 mm
Bestell-Nr. ro1100

krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen

www.bildwork.de/AZ KSC032017